

Le Crédit à la Construction Navale

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 8 décembre 1932, à 8 heures 30.

PAR

Elizabeth DEPARIS

Président : M. RIPPERT, professeur

Suffragants : M. Maurice PICARD, professeur

M. ESCARRA, professeur

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, BOULEVARD SAINT-MICHEL (v°)

1932

Le Crédit à la Construction Navale

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS -- FACULTÉ DE DROIT

Le Crédit à la Construction Navale

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 8 décembre 1932, à 8 heures 30.

PAR

Elizabeth DEPARIS

Président : M. RIPPERT, professeur

Suffragants : M. Maurice PICARD, professeur

M. ESCARRA, professeur

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, BOULEVARD SAINT-MICHEL (v°)

1932



A MES PARENTS



Digitized by the Internet Archive
in 2026

PREMIERE PARTIE

NECESSITE DE PROTEGER LA CONSTRUCTION NAVALE

L'industrie de la Construction navale est importante par les bâtiments qu'elle construit aussi bien que par l'activité qu'elle déploie et par le mouvement économique qu'elle crée autour d'elle.

Or, nos chantiers maritimes, qui avaient été protégés par l'Etat depuis Richelieu et Colbert jusqu'à la guerre de 1914, étaient en 1923 abandonnés à eux-mêmes. Ils éprouvaient des difficultés croissantes dans leur exploitation. Le gouvernement, qui vient en aide à la plupart des industries nationales, fut obligé d'intervenir.

Mais, comme la protection par les droits de douane n'est pas possible, le navire étant un produit international par son objet, l'Etat, en 1928, créa le Crédit maritime. C'est par ce système, qu'il secourt encore à l'heure actuelle la construction navale et l'armement français.

CHAPITRE PREMIER

Marine marchande et Construction navale.

SECTION I. IMPORTANCE DE LA MARINE MARCHANDE ET DE L'INDUSTRIE DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Les chantiers maritimes français construisent une partie des navires de notre marine de guerre, par ailleurs les commandes qu'ils reçoivent de l'étranger sont peu importantes et très irrégulières, et ce sont les constructions pour la marine marchande française qui constituent leur débouché essentiel.

§ 1. — *Nécessité pour la France de posséder une Marine marchande.*

Les besoins de la flotte de commerce française sont très grands, car la France a trois frontières maritimes et ses relations économiques avec les colonies augmentent d'année en année.

L'Afrique du Nord est devenue une grande province française : En 1930¹, nos importations en Algérie, Tunisie et Maroc ont atteint 4.258.775.000 francs et nos exportations 6.976.231.000 francs. Ces pays nous ont envoyé 1.122.295 moutons, 4.356.423 quintaux de blé, 1.491.511 tonnes de phosphates, du cuir, des minerais de toutes sortes, du fer, du plomb, etc...

(1) Journal de la Marine Marchande, 6 août 1931.

Notre empire colonial plus lointain : Afrique Occidentale Française, Extrême Orient, Madagascar, etc., nous fournit chaque année des tonnes de cacao, de riz, d'arachides, de thé, de sucre, de café, de caoutchouc, des bois exotiques, du coton, du pétrole, du manganèse, de la soie, etc...

Comme en ont témoigné l'exposition coloniale de Marseille en 1922 et surtout celle de Paris en 1931, nos exploitations dans la France d'outre-mer se sont beaucoup développées depuis la guerre et par suite les échanges entre la France et les Colonies se sont beaucoup accrus.

D'autre part, le commerce de la France avec l'Etranger est également très important. Nous importons un grand nombre de produits que nous n'avons pas en quantité suffisante en France et dans nos colonies.

Réciproquement, chaque année, la France exporte par mer en pays étrangers plus de quatre millions de tonnes de marchandises de toutes espèces et, s'il est normal que les pays exportateurs ou importateurs transportent eux-mêmes leurs marchandises, par contre, il est regrettable que ce soient des navires appartenant à des tiers qui se chargent du trafic entre la France et les autres peuples. Or les statistiques de la douane montrent qu'en 1930, 18.619.207 tonnes de marchandises ont été importées ou exportées en France par des navires français, 15.177.450 tonnes par les navires des pays de provenance ou de destination des marchandises et 13.055.237 tonnes par des navires appartenant à des tiers.

Nous avons payé ainsi, et nous payons chaque année, des millions de francs aux armateurs étrangers et nous leur permettons de réaliser des bénéfices qui auraient pu profiter à nos armateurs.

Il n'existe à ce sujet qu'une compensation bien faible dans le trafic commercial effectué par des navires français entre pays étrangers, car il n'y a pas de lignes françaises régulières qui fassent un tel service.

Développer la Marine marchande présente encore un autre avantage pour la France : les courants d'exportation vers l'Etranger sont en effet en rapport étroit avec le développement du trafic sous pavillon national :

Il suffit qu'une ligne française de navigation entre la France et un pays étranger soit supprimée pour que les exportateurs éprouvent de grandes difficultés à assurer leurs transports. S'ils peuvent le faire, c'est avec une augmentation du prix du fret et, si pour un produit les intérêts du pavillon étranger sont contraires à ceux du pavillon français, le débouché ne tarde pas à se fermer.

Pour rétablir par la suite le service supprimé, il faut engager de grandes dépenses : c'est ce qui s'est produit pour la ligne de l'Amérique du Sud exploitée autrefois par les Messageries Maritimes et reprise par la Cie Sud-Atlantique.

Pour de nombreux motifs la France doit donc posséder une marine marchande.

§ 2. — *Nécessité de construire la flotte de commerce en France.*

Pour doter un pays d'une forte marine marchande, il faut d'abord lui procurer les moyens de construire des navires. M. Roux dit à ce sujet que tous les peuples devenus puissants sur mer se sont d'abord attachés à rendre prospère chez eux l'industrie de la construction navale, dans la certitude qu'elle était un facteur indispensable à la formation et à l'essor durable de toute marine marchande de quelque importance ¹.

Il est en effet nécessaire que les chantiers français de construction navale soient constamment en mesure de pouvoir construire pour nos armateurs tous les navires dont ils ont besoin, sinon les Etrangers, et notamment les Anglais pour qui les constructions françaises ne représentent qu'un faible pourcentage de leur production totale, pourraient supprimer la concurrence française et ensuite demander des prix prohibitifs.

De plus, il suffirait d'une crise pour que les nations étrangères, même amies, n'acceptent plus de construire pour les armateurs français; nous en avons eu des exemples nombreux au cours de la dernière guerre.

Pour un pays comme le nôtre il faut donc une industrie de constructions navales en rapport avec la marine marchande.

(1) LOUIS ROUX : *La Marine marchande*. Thèse 1923, Payot, Paris.

§ 3. — *L'industrie des Constructions navales.*

Rendons nous compte d'abord de ce que cette industrie représente :

« Les matières premières¹ pour une production normale de 240.000 tonneaux de navires correspondant aux simples besoins de remplacement de la flotte militaire ou marchande seraient les suivantes :

Tôles et profilés	108.000 tonnes
Fontes et aciers	21.000 —
Cuivres et autres métaux	1.500 —
Bois liège amiante, etc... ..	13.000 mètres cubes

Ces chiffres s'accroitraient de plus de 60 % si la capacité totale de production actuelle des chantiers pouvait être utilisée ».

Il faut remarquer en outre, que « la construction navale² n'offre aucun rapport avec les industries de transformation de matières premières, elle se rapproche davantage des industries mécaniques, son caractère essentiel est d'être une industrie d'assemblage des produits mi finis ou fabriqués qui constituent le navire. Comme telle, elle a besoin du concours d'autres industries; la métallurgie lui apporte l'acier, la fonte, nécessaires à la coque et aux machines, les industries mécaniques et électriques lui fournissent les machines auxiliaires et l'appareillage indispensable à

(1) Rapport de M. VERGÉ présenté par la Chambre syndicale des Constructeurs de navires et de machines marines (1^{er} mars 1929).

(2) Rapport présenté par la Chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines (1^{er} mars 1929).

la marche du navire, l'ameublement et la décoration lui donnent leur concours pour rendre le navire habitable ».

« Les matières qui entrent dans la construction du navire sont en effet très nombreuses, car un bâtiment renferme tout ce que l'esprit humain et la science moderne ont pu concevoir en tant qu'appareils destinés à la propulsion maritime à la manipulation et à la conservation des produits transportés, à la vie et au confort de l'homme à bord ».

Les Chantiers français proprement dits peuvent utiliser directement un effectif de 20 à 35 mille ouvriers et mettre en œuvre une production de 900 millions de francs, mais pour alimenter ces 20.000 ouvriers en produits finis ou semi finis, il faut en employer plus du double à des industries diverses.

SECTION II. STATISTIQUES RELATIVES A LA SITUATION ACTUELLE DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANÇAISE ET DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Nous avons essayé de montrer le rôle que devaient jouer l'armement et la construction navale en France, nous allons étudier maintenant la situation actuelle de ces deux industries.

Pour notre commerce avec l'Etranger et nos colo-

nies, le mouvement de la marine marchande, y compris la pêche, a été au total le suivant ¹.

Années	Millions de tonneaux de jauge
1913	60
1921	50
1930	111

Ce commerce par mer est effectué par des armateurs français et des armateurs étrangers dans les proportions indiquées ci-après :

Années	Etranger millions de tx	France millions de tx	Pourcentage du tonnage Français
1913	45	15	25 %
1921	35	15	30
1930	84	27	24.75

(Voir le graphique n° 1).

En 1930, le pavillon national ne prend part au commerce extérieur de la France que dans une proportion de 24,75 %.

Il faut remarquer, pour interpréter ces chiffres, que les navires qui appartiennent aux armateurs français n'ont pas tous été construits en France. Les armateurs français font de nombreuses commandes aux chantiers navals étrangers et ils achètent des navires étrangers usagés.

Les statistiques de la douane française pour les constructions des vapeurs donnent les chiffres suivants :

(1) Tableau général du Commerce et de la Navigation de la France, année 1930.

Pourcentage de la Construction en France

Années	Construction en France	Construction à l'Etranger
1913	50.000 tx.	53.000 tx.
1921	97.000 tx.	219.000 tx.
1930	22.230 tx.	87.573 tx.

Voir graphique n° 2.

D'autre part, il est intéressant à titre d'exemple de rechercher l'âge et le pays d'origine des navires de quelques compagnies françaises :

Prenons trois exemples.

Une première compagnie a dix vapeurs.

Tonnage du navire	Chantier de construction	Année de construction
2.324	Port Glasgow Mur Dockyard Murray C° Ld	1920
1.599	Grangemouth Dock yard C° Ld	1919
3.059	Grangemouth Grangemouth and Greenock.	1919
1.599	Grangemouth Grangemouth Dockyard C° Ld	1920
2.323	Nantes Dubigeon	1925
2.018	Nantes Dubigeon	1922
1.345	Allva Mackay Bros	1912
3.372	Sunderland R. Thompson and sons Ld	1928
2.921	Nantes, ateliers et chantiers de la Loire	1920
2.318	Willington Quay Jos T. Eltringham and C° Ld	1919

Soient sur dix navires trois construits en France et sept d'origine étrangère.

Un deuxième exemple est encore plus probant, une nouvelle compagnie, récemment créée, exploite uniquement quatre cargos achetés à l'Angleterre.

Pour se former, la société a acheté des bateaux anglais d'occasion, dont trois tout à fait démodés et par suite d'une exploitation coûteuse.

Sur 47 vapeurs appartenant à une autre grande Compagnie, 36 proviennent de l'étranger.

Il est vrai qu'une partie de ces navires ont été livrés à cette société pour remplacer des unités coulées pendant la guerre et que d'autres ont été construits en Allemagne au titre des prestations en nature.

Les chantiers maritimes se sont ainsi trouvés lésés et tout particulièrement ceux qui avaient été fondés vers la fin de la guerre dans le but précisément de travailler au remplacement des bâtiments coulés. A cet égard le résultat économique des prestations en nature a été désastreux pour plusieurs sociétés de construction navale.

Un certain nombre de navires français sont donc des navires étrangers d'occasion achetés par les armateurs; par conséquent, ils sont pour la plupart très âgés et, comme les armateurs ne remplacent pas leurs vieux navires construits en France, l'âge moyen des navires de commerce est très élevé, c'est ce que confirme le tableau ci-après extrait du Rapport de M. Coty à la Chambre des Députés le 8 décembre 1931.

Désignation	Nombre	Age total	Age moyen
Vapeurs	1.496	29.294	19 ans 1/2
Moteurs	111	1.276	11 ans 1/2
Voiliers	185	4.124	22 ans
Totaux moyens	1.792	34.694	19 ans 1/2
Age moyen ..		19 1/2	

Dans ce même rapport Monsieur COTY relève les statistiques du National council of American shipbuilders relatives au pourcentage de navires âgés de moins de dix ans et de moins de cinq ans pour les principales flottes du monde.

Pays	Moins de 10 ans Pour cent	Moins de 5 ans Pour cent
Allemagne	50,2	20,9
Norvège	47,4	33,8
Hollande	45,3	»
Grande Bretagne ...	44,6	22,5
Danemark	40,4	»
<i>France</i>	33,2	13,6
Suède	32,4	»
Italie	29	12,2
Japon	21,8	12,9
Etats-Unis	9,3	5,7

La France ne vient qu'au sixième rang.

En résumé, il convient d'insister sur ce fait particulièrement grave : 24 % du trafic maritime total français est actuellement assuré par des armateurs français et 7 % seulement de ce trafic est fait par des

navires construits en France, puisque, depuis 1914 les chantiers français n'ont lancé que 30 % des navires employés par nos armateurs.

L'activité des chantiers français est donc très au-dessous de ce qu'elle devrait être pour correspondre aux besoins de notre commerce maritime.

SECTION III. NÉCESSITÉ DE L'INTERVENTION DE L'ÉTAT EN FAVEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE.

L'industrie des Constructions navales, de même que les autres industries nationales, ne saurait se passer de l'aide de l'Etat, et le gouvernement français se doit de protéger cette industrie comme il protège par des droits de douane toutes les autres. Mais, on sait que les droits de douane ne peuvent donner aucun résultat pour la construction navale : les armateurs français ont à lutter avec d'autres armateurs anglais, italiens, américains, hollandais, japonais, belges, allemands, il leur faut au point de départ l'égalité des prix d'achats. Ils ne feront pas construire en France, si le prix de construction y est plus élevé que dans certains pays étrangers où les mines de charbon et de fer sont plus riches et placées plus près de la mer, où la main-d'œuvre est moins coûteuse, ce qui met les chantiers navals dans des conditions économiques plus favorables.

Pour obtenir un meilleur prix de revient, le gou-

vernement français a exprimé au cours de ces dernières années le désir de voir les chantiers se spécialiser dans certaines constructions, c'est ce qu'on a appelé « la rationalisation des chantiers ».

Un consortium des constructions navales a été créé. Mais, des convulsions économiques qui ont eu toutes une influence décisive sur la Marine marchande et l'industrie de la Construction navale se sont succédées avec une grande rapidité : l'arrivée brusque de la crise mondiale à la suite des événements économiques qui se sont produits aux Etats-Unis, en Angleterre (chômage) et en Russie (reprise des exportations) n'a pas permis de commencer la rationalisation; d'autre part, les chantiers français ont été handicapés par la baisse de la livre sterling. Enfin les principales nations maritimes étrangères ont accru considérablement les mesures de protection vis-à-vis de leur marine marchande et de leurs chantiers.

Dans son discours présidentiel du 10 juin 1932, Monsieur Georges Philppar déclare à l'assemblée générale de la Cie des Messageries Maritimes.

« La Marine marchande allemande a déjà reçu du Reich près de trois milliards de francs pour sa reconstitution. Elle reçoit, en outre, à l'heure actuelle, plusieurs centaines de millions de francs par an, au titre des indemnités accordées par les Etats-Unis en compensation de la prise de possession des navires allemands pendant la guerre. Ces appuis n'ont d'ailleurs pas empêché l'ébranlement des diverses caté-

gories d'armement allemand et, ces temps-ci, nous apprenons que, d'une part le gouvernement allemand va intervenir pour soutenir le consortium des grandes lignes transatlantiques et que, d'autre part, il met au point les modalités d'un concours — dont le principe est déjà acquis — aux armements qu'en Angleterre on nomme « vagabonds ».

« L'armement anglais qui, dès 1921, était aidé par « la loi instituant l'aide au commerce » et par d'importantes subventions postales s'oriente nettement, depuis quelques mois vers un appui plus direct, malgré les avantages que lui procure momentanément la chute de la devise anglaise, malgré son traditionnel amour de la liberté dans laquelle il avait jusqu'ici, en général, vécu et s'était développé comme vous le savez...

« Aux Etats-Unis, le Trésor a contribué à la défense du pavillon national par des sacrifices considérables. Le déficit de la flotte d'Etat, en dix ans, a dépassé trois milliards de francs. Il existe en outre, des subventions basées sur le tonnage et les milles parcourus, qui sont de l'ordre de 600 millions par an.

« Mais, c'est en Italie que le gouvernement a pris les mesures les plus énergiques pour permettre à l'armement de traverser la crise actuelle : primes à la construction, compensations douanières, primes à la démolition, primes à la navigation ; toutes les formules sont utilisées et se complètent. En dernier lieu, par une loi entrée en vigueur le premier janvier de cette année, le Gouvernement italien consacre une

somme de 96 millions de francs à sa seule flotte, en accordant une prime variant d'après le tonnage et le nombre de milles parcourus. Cet ensemble de mesures générales s'ajoute aux sacrifices que le Gouvernement italien a faits pour ses lignes nationales en finançant une partie de leur capital et en subventionnant leur exploitation. »

C'est donc à coups de milliards que les puissances étrangères luttent pour conserver ou créer leurs marines marchandes et leurs chantiers maritimes; et si elle ne veut pas voir sa flotte disparaître, la France est obligée de suivre ce mouvement.

Pour venir en aide à la construction navale, le Parlement a voté en 1928 la loi du crédit maritime. Mais, cette loi s'est révélée insuffisante, elle a été modifiée trois fois sans donner de grands résultats; le total desancements prévus pour 1932 est de 30.000 tonnes et il tombe à 6.000 tonnes pour 1933 d'après les commandes prévues au 1^{er} juillet 1932; (nous rappelons que la production normale est de 200.000 tonnes par an).

La situation actuelle est d'autant plus grave qu'aujourd'hui il y a trop de navires de commerce pour le fret à transporter, toutes les nations désarment des bateaux : il y a excès de tonnage, or seuls sont exploitables les bâtiments à consommation de combustible très faible et exigeant très peu de réparations, c'est-à-dire les bâtiments très modernes, car depuis 1920, de grands progrès ont été réalisés dans la technique des constructions navales par le développement

des moteurs Diesel et de la vapeur surchauffée : La consommation de combustible varie entre le quart et le tiers de ce qu'elle est pour les bâtiments mis en service antérieurement et comme l'âge moyen des navires français est de 20 ans environ, nos armateurs se trouvent dans des conditions très défavorables, c'est donc une nécessité vitale pour eux de faire construire des bâtiments neufs dont l'exploitation soit aussi économique que ceux de la concurrence.

CHAPITRE II

Mesures prises pour favoriser les constructions navales jusqu'à la loi du Crédit maritime.

Nous jetterons un rapide coup d'œil sur le passé pour rappeler de quelles façons la construction navale a été protégée, car cette question a été examinée en détail dans des ouvrages antérieurs.

Remarquons d'abord qu'au moyen âge, on encourageait déjà la construction navale à l'étranger. Le roi du Portugal accordait à ses sujets des primes à l'armement, des primes d'exportation et d'importation et des primes à la construction. « Les bois des forêts royales ¹ dit Monsieur Louis Rigard, étaient accordés gratuitement aux charpentiers de navires, les fers et autres objets accessoires de la construction qu'il était nécessaire de faire venir du dehors, étaient admis en franchise de droit de douane. »

« En France ², Fouquet avait créé un droit de tonnage de 50 sous par tonneau sur les navires étrangers entrant dans nos ports. Colbert, s'inspirant de l'acte de navigation de Cromwell de 1651, renouvela

(1) Journal de la marine marchande (17 décembre 1931).

(2) Le crédit maritime (Guinard), thèse 1929.

ces dispositions en les aggravant par l'ordonnance de 1681; des surtaxes de pavillon, véritables suppléments de droit de douane furent perçus sur les marchandises transportées sous pavillon étranger. On réserva le monopole du commerce avec nos colonies aux seuls navires français, ce fut le régime de l'intercourse colonial. Colbert cherchait ainsi à réserver au pavillon français le transport de toutes les marchandises françaises. »

SECTION I. PROTECTION DES CHANTIERS MARITIMES FRANÇAIS DE 1793 A 1914.

Après la Révolution, les pouvoirs publics continuèrent à se préoccuper du régime légal de la construction navale et, à ce point de vue, trois périodes peuvent être distinguées.

Dans une première période qui va de 1793 à 1860, le monopole de la construction est accordé aux chantiers maritimes français.

De 1860 à 1880, la France devient libre échangiste, elle abandonne ses chantiers à la libre concurrence et l'industrie des Constructions navales ne tarde pas à péricliter. Aussi en 1880, le gouvernement français se voit-il obligé, sans grand résultat d'abord, puis avec plus de succès, de protéger les chantiers navals au moyen de différents systèmes de primes. Les me-

sures qui ont été prises successivement sont intéressantes à noter en raison de leur variété.

§ 1. — *Monopole.*

En 1793, les révolutionnaires essayaient de mettre en pratique les idées physiocratiques, toutefois ils avaient sous les yeux l'exemple d'une nation commerçante, l'Angleterre, qui, depuis 1651 vivait sous le régime de l'acte de navigation et s'enrichissait : La Convention s'inspira du navigation act et le 21 septembre 1793 elle décréta :

« Après le 1^{er} janvier 1794 aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux privilèges des bâtiments français s'il n'a pas été construit en France ou déclaré de bonne prise sur l'ennemi et confisqué.

La loi créait un véritable monopole en faveur de nos constructions navales.

Ce décret était complété par une loi du 27 vendémiaire an II, qui stipulait que la réparation des bâtiments français ne pourrait être faite qu'en France si les frais excédaient 6 livres par tonneau.

Ce régime qui mettait notre industrie des Constructions navales à l'abri de la concurrence étrangère était un peu trop rigide : L'essor de l'armement était sous la dépendance complète du développement de nos constructions navales; notre marine marchande ne put se développer autant que notre commerce avec l'extérieur l'exigeait.

Aussi, dès 1841, une loi du 6 mai autorisait-elle l'entrée en franchise des machines à vapeur étran-

gères, en accordant toutefois une prime aux constructeurs de machines françaises.

Il fallut même aller plus loin et autoriser l'entrée en France des navires entièrement construits à l'étranger moyennant un droit de douane de 10 %.

L'acte de navigation du 21 septembre 1793 avait aussi stipulé le monopole pour l'armement, mais dès 1816 la marine marchande se trouva insuffisante pour notre commerce et la mise en vigueur du système des surtaxes de pavillon permit de supprimer le monopole tout en continuant à protéger la marine marchande française.

§ 2. — *Libre concurrence.*

Toutes ces mesures de faveur furent abrogées à la suite des traités libre-échangistes avec l'Angleterre.

Le traité de commerce de 1860 stipulait en effet que les navires anglais pouvaient être francisés moyennant le paiement d'un droit de 70 francs par tonneau de jauge sur les navires en fer et de 25 francs sur les navires en bois. Par la suite ces droits furent abaissés, la francisation des navires construits aux Etats-Unis et au Canada fut autorisée et la loi du 18 mai 1866 abolit le monopole de nos chantiers.

Cette loi autorisait la francisation des navires en fer moyennant le paiement d'un droit de deux francs; en compensation l'Etat essayait de soutenir les chantiers en admettant l'entrée en franchise de toutes les matières brutes ou fabriquées nécessaires à la construction des navires. Mais cette protection était insuf-

fisante et les armateurs continuèrent à commander leurs navires à l'étranger.

Dès 1868, des plaintes s'élevèrent demandant l'ouverture d'une enquête, une commission fut constituée, elle commençait ses travaux quand la guerre éclata.

Après la guerre, le gouvernement essaya de revenir au système de protection antérieure à 1866, mais nous étions liés par les traités de commerce et il nous était impossible de rétablir le droit de 60 francs par tonneau de jauge pour la francisation : tous nos chantiers de construction navale auraient rapidement disparu, s'ils n'avaient pas reçu des commandes de la marine de guerre.

§ 3. — *Les différents régimes de primes.*

I. — Une commission d'enquête fut nommée en 1873 pour étudier les différents systèmes de protection, mais aucune loi n'intervint avant 1881, date à laquelle furent instituées deux primes, une à la construction, et une à l'armement.

Les taux pour les primes à la construction furent fixés à :

60 fr. par tonneau de jauge brute pour les navires en fer ou en acier.

20 fr. par tonneau de jauge brute pour les navires en bois de 200 tonnes ou plus.

10 fr. par tonneau de jauge brute pour les navires en bois de moins de 200 tonnes.

40 fr. pour les navires mixtes.

12 fr. par kilogramme pour les machines motrices et les chaudières.

La prime à la navigation pour un navire construit en France était de 1 fr. 50 par tonneau de jauge nette et 1.000 milles marins parcourus, elle décroissait annuellement; elle était réduite de moitié pour les navires construits à l'étranger ce qui complétait la protection de la construction navale.

Ce régime permit aux armateurs français de commander de nombreux navires à nos chantiers, malheureusement, la loi, dont la durée d'application était fixée à dix ans, stipulait que la prime à l'armement serait payée à compter de la promulgation de la loi et non à compter de la francisation du navire. Les armateurs calculèrent qu'en 1887, 1888, 1889... etc., la prime ne leur serait plus payée que 5, 4, puis 3 ans..., et ils arrêtaient leurs commandes.

Le Parlement prorogea cependant deux fois cette loi, en 1891 et 1892, il voulait attendre l'expiration des traités de commerce pour donner un nouveau statut aux constructions navales.

II. — Les tarifs de douane avaient augmenté, la loi de 1893 augmenta le taux des primes à la construction qui s'élevèrent à :

65 fr. par tonneau de jauge brute pour les navires en fer ou en acier.

40 fr. par tonneau de jauge brute pour les navires en bois de 150 tonneaux ou plus.

30 fr. par tonneau de jauge brute pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux.

15 fr. par 100 kilogrammes pour les machines motrices et les chaudières.

Cette loi accordait aussi des primes en cas de réparations importantes entraînant transformation ou agrandissement d'un bateau.

Ces primes étaient acquises à compter de la francisation. Elles étaient aussi allouées pour les navires construits par nos chantiers pour l'Etranger.

Les chantiers français bénéficièrent peu de cette loi. Ils étaient mal outillés et l'industrie métallurgique leur livrait les tôles et les profilés dans des délais excessifs.

D'autre part, pour la navigation, la demi-prime accordée aux navires construits à l'étranger était supprimée et, afin de ne pas renouveler l'erreur de 1873, la prime allouée aux navires construits en France était acquise à compter de la francisation du navire et non à compter de la promulgation de la loi; cette prime était fixée par tonneau de jauge nette et par 1.000 milles parcourus à :

1 fr. 10 pour les vapeurs;

1 fr. 70 pour les voiliers avec décroissance annuelle à compter de la date de construction.

On avait voulu favoriser les voiliers, parce que le charbon de soute des vapeurs provient presque exclusivement d'Angleterre, mais on était allé trop loin, à un moment où les machines marines à vapeur faisaient des progrès rapides.

Les chantiers français eurent à construire plus de voiliers que tout le reste du monde; tandis que le

nombre des vapeurs restait stationnaire.

La loi eut donc des effets désastreux pour la navigation à vapeur et elle développa bien inutilement notre navigation à voile.

C'est pour porter remède à ces conséquences que fut votée la loi de 1902.

III. — La loi de 1902, dont la durée d'application avait été fixée à 12 ans, cherchait plutôt à favoriser l'armement : elle laissait subsister la prime à la construction sans changement, mais elle instituait une prime à la navigation pour les navires construits en France, et une compensation d'armement pour tous les navires français.

Toutefois, pour éviter des charges budgétaires trop lourdes, elle limitait le tonnage à bénéficier de la prime à la navigation à 600.000 tonneaux, et le crédit total ouvert pour cette prime à 150 millions de francs.

Or, le montant des primes à la navigation étant fixé à 1 franc 70 pour les vapeurs et les voiliers avec décroissance annuelle, cette double limitation se contredisait : Pour une flotte de commerce de 600.000 tonneaux, il aurait fallu pour la période de 12 années envisagée un crédit de 327 millions au lieu des 150 millions qui étaient prévus.

D'autre part, cette prime à la navigation, dont le montant total était fixé pour douze ans, devait être payée à compter de la francisation des navires. Les premières commandes inscrites pouvaient donc seules en bénéficier. Les armateurs se précipitèrent pour faire leurs commandes d'urgence et le crédit fixé

pour les 12 ans fut engagé dès les premiers jours d'application de la loi.

Le résultat fut désastreux. Il y eut des mises sur cale très rapides, puis les commandes cessèrent parce que la prime à la construction toute seule était insuffisante pour protéger nos chantiers contre la concurrence étrangère.

Le gouvernement dut encore intervenir.

IV. — La loi de 1906 sépare nettement les constructions navales de l'armement.

A la construction, elle accorde une prime qui à cette époque permit aux constructeurs de livrer les navires à un prix de revient égal à celui des prix étrangers.

Les armateurs eurent ainsi la possibilité d'acquérir des navires aux mêmes prix que les anglais, et la loi de 1906 supprima la prime à la navigation devenue inutile. Elle conserva par contre la compensation d'armement indispensable pour équilibrer les charges spéciales qui pesaient sur notre flotte de commerce.

Ce fut une bonne loi; les résultats furent satisfaisants pour les constructions navales et pour l'armement : de 55.000 tonnes construites en 1906 le tonnage en construction monta à 130.000 tonnes en 1912 et 110.000 tonnes en 1913.

La durée d'application de la loi était fixée à 12 ans, et l'on pouvait penser que les chantiers maritimes français bien protégés continueraient à se développer, quand la guerre de 1914 éclata.

Les sommes allouées par les diverses lois tant à la construction qu'à l'armement sont les suivantes.

	Prime à la construction fr.	Prime à la navigation fr.	Total (1) fr.
Loi de 1881	31.650.000	91.050.000	122.700.000
Loi de 1893	50.050.000	260.750.000	310.800.000
Loi de 1902	38.400.000	120.200.000	158.600.000
Loi de 1906	84.300.000	46.550.000	130.850.000

On voit que des efforts répétés ont été faits pour venir au secours des constructions navales. C'est que, de 1881 à 1900 et jusqu'à la naissance de la marine allemande, l'Angleterre considérait la France comme une rivale dangereuse et les deux nations étaient même directement opposées en un grand nombre de points.

Or, historiquement, les périodes de lutte contre l'Angleterre coïncident avec des périodes où la France reconnaît la nécessité de développer les constructions navales sur son territoire, inversement elle abandonne plus ou moins ses chantiers maritimes chaque fois qu'elle cherche un rapprochement avec l'Angleterre (voir plus haut le traité de commerce de 1860 conclu au moment de notre alliance avec l'Angleterre).

La période 1881-1892 correspond également à un développement très rapide du nombre de nos colonies.

(1) Tableau général du Commerce et de la Navigation, année 1924.

Etablissement du protectorat français en Tunisie, 1881-1883.

Campagne du Tonkin, 1882-1885.

Expéditions dans le Dahomey, le Soudan et le Sud Algérien.

Prise de Madagascar en 1895.

Campagne du Maroc jusqu'en 1912.

D'autre part la diversité de ces lois provient des changements politiques et économiques survenus très rapidement et aussi des modifications apportées à la technique des constructions navales. Les navires à voile étaient remplacés par les navires à vapeur de jour en jour plus perfectionnés.

Faites avec de très bonnes intentions, les lois de 1881, 1893 et 1902 ont été inefficaces par suite de détails qui avaient échappé aux auteurs.

C'est en 1906 seulement que le législateur avait obtenu le résultat toujours recherché de la protection efficace de la construction navale : les infériorités naturelles de nos chantiers étaient justement compensées par des primes, les constructeurs pouvaient livrer leurs navires aux mêmes prix que leurs concurrents étrangers.

SECTION II. LA SITUATION PENDANT LA GUERRE ET L'APRÈS-GUERRE.

§ 1. — *Pendant la guerre.*

La situation s'est complètement modifiée. On ne

construit plus de navires : on abandonne même en 1914 les constructions en cours; en 1916, les chantiers navals reprennent leur activité, mais c'est pour fabriquer des obus, des canons et des tanks.

D'autre part, en 1917 et en 1918, nos transports par mer s'intensifient, car il faut faire venir en France du blé, de la viande, des munitions, et les matières premières nécessaires aux fabrications de l'armée.

Or, à ce moment, les Allemands torpillent et coulent un grand nombre de nos navires de commerce.

Le gouvernement français et les services publics : les services du ravitaillement, le bureau national des charbons essayent d'acheter des navires, mais ils négocient longuement avant d'aboutir à des accords avec nos alliés, qui, dès le début de la guerre, avaient pris la décision d'interdire la vente des navires de commerce.

En somme, pendant la guerre, sauf la dernière année nous n'avons rien construit, ce qui représente un manque à construire de 400.000 tonneaux; d'autre part 1.128.000 tonneaux de navires de commerce français ont disparu; sur ce nombre 900.000 ont été coulés par les Allemands et nous n'avons pu acheter ou construire depuis 1918 que 460.000 tonneaux ce qui fait un déficit total de 1.068.000 tonneaux de jauge en 1919.

§ 2. — *Après la guerre*, il était indispensable de reconstituer notre flotte de commerce.

1) Or, la loi de 1906 n'était plus applicable et il était

impossible, étant donné l'état de nos finances et la situation économique de notre pays, de continuer à allouer des primes à la marine marchande.

Monsieur Loucheur chargé d'étudier la question, crut trouver la solution du problème dans ce qu'il a nommé la politique du combustible.

Les bateaux coûtent cher parce qu'ils sont en acier, l'acier et le fer sont à des prix élevés parce qu'il faut aux métallurgistes de la houille anglaise. Il suffira de livrer les combustibles à des prix raisonnables aux métallurgistes et de les forcer à livrer leurs tôles et leurs profilés à des prix analogues aux prix anglais pour que les constructeurs français puissent lutter efficacement contre leurs concurrents étrangers.

Ce régime de peréquation du prix des aciers destinés à la construction navale devait permettre de construire 200.000 tonneaux de jauge brute la première année et 400.000 tonneaux les années suivantes. Il n'eut cependant pas de résultat parce que les crises du transport et du combustible empêchèrent l'Etat de fournir les quantités prévues de combustibles et de riblons et que les métallurgistes livrèrent les tôles et les profilés avec des délais excessifs.

Il fallut autoriser l'importation des tôles anglaises et des tôles américaines, faire travailler les usines de la Sarre uniquement pour fournir des tôles et des profilés à notre marine et exonérer des surtaxes ad valorem toute une liste d'objets utilisés dans la construction des navires.

Nos chantiers purent tripler leur production de

1919 à 1920 mais ces mesures ne devaient avoir encore qu'un effet limité à une période très courte, car les circonstances économiques variaient très rapidement.

2) La France était victorieuse et elle comptait sur le tonnage allemand pour remplacer la flotte coulée. La flotte allemande confisquée par les alliés devait être partagée au prorata des pertes de chacun d'eux.

Il en fut tout autrement : « les Etats-Unis ¹ reçurent deux fois leurs pertes, le Brésil six fois les siennes et l'Angleterre tout juste la part proportionnelle qui lui revenait ». La France n'obtint que 229.000 tonnes de jauge brute par répartition directe, 262.000 tonnes par rétrocession de l'Angleterre et 24.000 tonnes de constructions effectuées en Allemagne au titre du traité de paix. « Nous recevions donc ¹, suivant les chiffres auxquels on rapporte nos récupérations, 55 % ou seulement 40 % comme pourcentage des vides comblés.

3) Enfin la loi du 31 mars 1918 créait un compte spécial de transports maritimes et dotait la section des achats et construction d'un crédit de 500 millions. Ce crédit fut augmenté et porté à 850 millions. Mais comme le programme ne fut pas réalisé immédiatement la main-d'œuvre et les matières premières renchérirent et l'Etat dut finalement verser 1 milliard 324 millions.

(1) La protection de la construction navale en France et à l'étranger (fin 1928). L. Lefol, thèse 1928.

§ 3. — *Absence de toute intervention de l'Etat de 1923 à 1928.*

Après cet effort de reconstitution, la construction navale, et l'armement n'ont plus été protégés.

Du 1^{er} janvier 1923 au 1^{er} janvier 1927, l'armement français qui possédait une flotte de 3.400.000 tonneaux de jauge, n'a commandé en moyenne que 43.000 tonnes en France, et il n'a fait construire aucun navire important à l'Etranger.

Or il est incontestablement admis que, pour être renouvelée dans des conditions normales, notre flotte marchande doit remplacer chaque année 150.000 tonnes de navires usés par un tonnage égal de navires neufs.

« C'est proportionnellement ce qui était commandé avant la guerre¹. La flotte française n'avait que 2.500.000 tonneaux et les commandes dépassaient 100.000 tonneaux par an.... Aussi pendant cette période (1922-1928), le tonnage français a-t-il été en régression. D'après le Comité central des Armateurs il a été le suivant :

31 déc. 1922	3.500.785 tx.
— 1923	3.461.946 tx.
— 1924	3.450.635 tx.
— 1925	3.429.664 tx.
— 1926	3.424.234 tx.

Par contre de juillet 1923 à 1926 la baisse du franc a constitué une prime en faveur des constructions na-

(1) Rapport fait au nom de la Commission des finances, par M. Albert Mahieu, sénateur, 1928.

vales et nos chantiers ont reçu des armateurs étrangers la commande de 33 navires représentant environ 147.000 tonneaux de jauge brute, soient :

Paquebots	46.000 tx.
Pétroliers	51.000 tx.
Cargos	50.000 tx.

En outre, ils ont pu obtenir la commande de navires de guerre pour plusieurs puissances étrangères ¹ :

6 sous-marins et un navire école pour la Grèce.

2 sous-marins et 2 dragueurs de mines pour la Lettonie,

2 contre-torpilleurs, 3 sous-marins mouilleurs de mine pour la Pologne,

2 sous-marins pour la Yougo-Slavie,

et la remise en état d'un croiseur turc.

Ces commandes ont permis aux chantiers navals de vivre pendant ces quatre années. Mais, depuis Septembre 1926 le franc a été revalorisé, les Etrangers ont renforcé la protection de leurs constructions navales et leurs commandes en France se sont ralenties pour tomber à 0 en 1930.

La situation devenait alarmante, nos chantiers travaillaient au ralenti, plusieurs établissements étaient liquidés, l'intervention des pouvoirs publics paraissait indispensable. Le gouvernement Tardieu fit voter la loi du Crédit maritime, tandis qu'une commission entreprenait l'étude de la situation de la construction navale pour essayer d'établir le taux de protection nécessaire.

(1) Importance et possibilités des chantiers français. M. QUÉANT. Europe Nouvelle, 21 juin 1930.

CHAPITRE III

Conditions de production des chantiers maritimes français.

Avant d'étudier la loi du crédit maritime, il est indispensable d'examiner la situation actuelle des chantiers français et les éléments du prix de revient du navire.

SECTION I.

LES ETABLISSEMENTS DE CONSTRUCTIONS NAVALES.

Il y avait en France, avant la guerre, onze grandes sociétés de constructions navales qui possédaient quatorze chantiers.

Tout de suite après les hostilités, le gouvernement français estima que les chantiers n'étaient pas en nombre suffisant pour reconstruire la flotte française coulée pendant la guerre; il poussa à la création de nouveaux établissements et au développement des anciens.

Mais, après une courte période d'activité (1919-1923) on vit les commandes diminuer et tomber à un chiffre plus bas que celui d'avant-guerre : Trois sociétés fondées depuis la guerre à l'instigation du gouvernement : les Ateliers et Chantiers du Havre, la Société Normande et la Cie Générale de constructions navales ne purent amortir leur outillage et durent fermer leurs établissements.

Depuis cette date, les Chantiers généraux de Sète ont également fermé, les chantiers de Bacalan ont fusionné avec les chantiers maritimes du Sud-Ouest et les chantiers Dubigeon ont été absorbés par la Société des Chantiers de la Loire.

Voici à l'heure actuelle la liste des sociétés de construction navale et de leurs chantiers maritimes. (Il est bien entendu que les cales ne sont pas toutes de mêmes dimensions ni grées des mêmes appareils de sorte que l'importance d'un chantier n'est pas du tout en rapport avec le nombre de cales que nous indiquons).

Établissements	Ports	Nombres de cales
Chantiers de France	Dunkerque	6
Chantiers Augustin Normand	Le Havre	5
Forges et Chantiers de la Méditerranée.	Granville	6
	La Seyne	6
Chantiers de la Seine maritime construits depuis la guerre.	Le Trait	8
Chantiers de Normandie	Rouen	6
Chantiers de St-Nazaire	St-Nazaire	5
Chantiers navals français (fondés depuis la guerre)	Caen	7
	St-Nazaire	5
Chantiers de la Loire	Nantes	4
Chantiers Dubigeon	Nantes	4
Chantiers de Bretagne	Nantes	3
Forges et Chantiers de la Gironde	Bordeaux	4
	Bordeaux	7
Chantiers maritimes du Sud-Ouest	Bordeaux	7
Société Provençale de construction navale	La Ciotat	3
	Port de Bouc	6

Soient 12 Sociétés, 16 chantiers et 84 cales

Les chantiers de France sont devenus une filiale des chantiers de Penhoët, des chantiers de la Loire, et des chantiers Augustin Normand; les autres sociétés sont indépendantes les unes des autres, mais, plusieurs d'entre elles sont des filiales de compagnie de navigation ou d'industries métallurgiques.

C'est ainsi que les chantiers de Penhoët et de Normandie sont une filiale de la Cie générale transatlantique, et leurs administrateurs prennent part à l'administration de diverses sociétés métallurgiques : aciéries du Nord et de l'Est, fonderies de St-Nazaire, Forges de Montoir.

Les Messageries maritimes possèdent une grande partie des actions de la Société provençale de construction navale, et cette dernière société a, avec la Compagnie Fraissinet des administrateurs communs.

Les chantiers de Provence ont des rapports étroits avec la Compagnie Fraissinet, la Compagnie des Chargeurs réunis, les Messageries maritimes, la Compagnie mixte et la Compagnie transatlantique.

D'autre part, les Forges et Chantiers de la Gironde sont sous la dépendance de Schneider et Cie, les Chantiers de la Seine maritime sont contrôlés par la Compagnie Worms, les Chantiers du Sud-Ouest qui ont absorbé Dyle et Bacalan sont liés aux aciéries de Longwy.

Les seules sociétés absolument indépendantes des compagnies de navigation et de métallurgie sont la Loire, les Chantiers de Bretagne, les Chantiers Augustin Normand et les Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Ces 12 sociétés françaises sont capables de lancer chaque année 400.000 tonneaux de jauge brute, or les besoins actuels de notre marine marchande et de la marine militaire se montent à 200.000 tonnes au maximum. Les chantiers navals sont donc suffisamment outillés pour construire tous les bâtiments nécessaires à la Marine marchande française, mais les armateurs français ne leur commandent qu'une fraction très faible du tonnage nécessaire au remplacement des bâtiments retirés du service, car les prix et les délais de livraison offerts par les Anglais sont sensiblement plus avantageux.

D'où proviennent les différences, nous allons nous en rendre compte en étudiant les éléments du prix de revient du navire.

SECTION II. ÉLÉMENTS DU PRIX DE REVIENT DU NAVIRE.

Le prix de revient comprend :

les matières premières,

la main-d'œuvre,

et les frais généraux.

Le pourcentage de ces éléments a varié depuis 1906.

Eléments du prix de revient	Propor- tions en 1906	Propor- tions en 1922	Propor- tions en 1932	Coefficient par rapport en 1906
Matière	62,8	54	60 à 64	5
Main-d'œuvre .	22,6	24	22 à 20	7
Frais généraux	14,6	22	18 à 16	6,7

§ 1. — *Matières premières.*

Le prix des matières premières mérite d'être étudié en détail, puisqu'il représente plus de la moitié du prix des navires.

Pour nous rendre compte des différences des prix français et anglais, nous pouvons classer ces matières comme suit.

1° Produits métallurgiques (tôles, profilés, cornières en acier).

2° Pièces de forge et de fonderie, tuyaux.

3° Produits divers.

4° Produits importés.

1° *Produits métallurgiques de Coque.*

Sauf pour quelques petits bâtiments de pêche, dont la construction est favorisée par les lois du Crédit maritime mutuel que nous étudierons plus loin, les coques des navires sont en acier Siemens Martin.

La fabrication de cet acier nécessite l'emploi de quantités importantes de charbon. Comme le prix du charbon des mines françaises est supérieur à celui du charbon en Angleterre ou dans la Ruhr, il constitue une cause d'augmentation relative des prix de revient de l'acier Siemens Martin et par conséquent des tôles et des profilés fabriqués par les aciéries françaises.

Voici par exemple en juin 1932, les prix comparatifs des différentes matières rendues au Havre.

Cornières égales.

Prix aux cent kilos y compris la mise sur parc.

	francs
1) Brown et Tawse (provenance belge)	52,60
2) Gilson (belge)	56,40
3) Forges de Denain Anzin	78,55
4) Forges de la Providence	79,35

Les prix français sont ainsi 150 % des prix des matières anglaises rendues en France et au moins 60 % plus élevé que les mêmes matières anglaises livrées aux chantiers anglais.

Pour les tôles nous avons eu connaissance en juin 1932 des prix suivants : prix aux cent kilos y compris la mise sur parc.

- 1° Brown et Tawse provenance belge).. 61 fr. 30
- 2° Comptoir des tôles 60 fr. 25

Ces prix montrent que le comptoir peut dans certains cas accepter des commandes aux prix des matières étrangères rendues en France, mais si l'on tient compte des frais de transport, l'avantage reste aux chantiers anglais et il est d'au moins 10 %.

En outre, les métallurgistes français demandent des délais importants de livraison, or les étrangers et notamment les anglais sont organisés pour standardiser les fabrications dans les différentes usines ce qui n'existe pas en France; ils peuvent ainsi respecter les délais de livraison très courts auxquels ils s'engagent, tandis qu'en France les métallurgistes ont la fâcheuse habitude de ne pas respecter les délais demandés par eux : ils préfèrent réserver la priorité de leurs fabrications aux usines d'automobiles très nombreuses et beaucoup plus importantes en France que les chantiers de constructions navales.

Donc, dans l'ensemble le prix des profilés et même des tôles est en général plus élevé en France qu'en Angleterre.

Il n'y a guère d'exception qu'aux époques de crise. Pour s'assurer du travail les métallurgistes acceptent alors des commandes aux prix anglais ou belges. C'est ce qui a eu lieu en 1932. Mais, à de tels moments la concurrence anglaise joue d'une autre façon.

L'outillage des chantiers anglais est, en effet, tel que la construction de la flotte française ne représente pour eux qu'un faible pourcentage. En cas de baisse de travail, un chantier anglais n'hésite pas à faire du dumping et à fixer des commandes à des prix très bas et dans les conditions de délai extrêmement réduit.

2° Pièces de fonderie et de forge, fuyaux.

Les appareils propulsifs, les chaudières, les turbines et les moteurs Diesel comportent surtout des pièces de fonderie, fonte, ou acier et des pièces de forge plus ou moins importantes.

Pour les moteurs Diesel, il faut des fontes spéciales et pour les chaudières des aciers d'une nuance douce susceptibles d'être emboutis sans déchirure.

La plupart des chantiers ont les ateliers nécessaires pour construire leurs appareils moteurs et leurs chaudières, à la condition de commander aux forges et aux fonderies les pièces brutes qui leur sont nécessaires, plusieurs d'entre eux ont acquis des licences de fabrication de la part de maisons étrangères Burmeister et Wain, Sulzer, Werkspoor, M. A. N.

Les Anglais exploitent les mêmes brevets, mais leurs matières premières sont produites en Angleterre. Le prix de revient de ces pièces de forge et de fonderie dépend encore pour une très large part du prix du coke et du charbon de forge qui est plus élevé en France qu'à l'étranger.

3° *Objets divers.*

Pour la construction des navires, en plus de la coque et des machines, il faut d'autres articles que les constructeurs ne fabriquent pas eux-mêmes : mobilier des cabines et des logements du personnel (bois du nord et essences diverses), appareils à gouverner à vapeur ou électriques, filtres à eau douce, distillateurs, fours, compas, bossoirs d'embarcation, portes étanches à glissement et à manœuvre hydraulique, thermotanks et appareils de chauffage à vapeur, appareils de buanderie, articles de machines, réchauffeurs d'eau d'alimentation, pompes de circulation d'eau, pompes d'alimentation, pompes à air, pompes de service et de ballast, pompes à mazout, pompes à huile, séparateurs centrifuges, etc., accessoires de chaudières; ferrures diverses, surchauffeurs, câbles électriques et appareils électriques divers dont le nombre augmente de plus en plus à bord, ventilateurs, appareils de chauffe au pétrole, etc.

Ces appareils sont construits en grande partie en acier ou en fonte avec quelques pièces de bronze; leur prix est encore fonction des cours de la fonte de haut fourneau et du prix du combustible.

4° *Objets importés.*

Enfin certains produits ne se trouvent pas en France et n'y subissent qu'un usinage très faible avant d'être mis à bord.

Ce sont des bois du Nord employés pour le lambrissage et les cloisons de cabines des paquebots, des bois exotiques pour la décoration, de l'amiante employée comme isolant.

Avec le cuivre et le caoutchouc leur valeur est peu importante et ne représente guère plus du 1/10^e du prix des matières premières.

En somme le devis matières est pour 80 % environ fonction du prix de la tôle et du charbon.

Pour les appareils divers qui représentent sensiblement 12 à 15 % du prix des matières premières achetées par les constructeurs, une partie du prix comporte une part importante de main-d'œuvre et se trouve majorée directement des charges fiscales et sociales ainsi que de l'impôt sur le chiffre d'affaires.

Les prix d'achat de ces objets sont donc toujours supérieurs aux prix d'appareils équivalents anglais et allemands.

§ 2. — *Main-d'œuvre.*

Nous distinguerons :

Les ingénieurs dont les traitements sont comptés dans les frais généraux de la société.

Et les ouvriers dont les salaires représentent environ 24 % du coût du navire.

Il y a deux catégories d'ouvriers :

1) Les manœuvres faciles à recruter et que l'on remplace de plus en plus par des machines.

2) Les spécialistes : monteurs, ajusteurs, outilleurs de précision, tourneurs, fraiseurs, perceurs, mortaiseurs, raboteurs, chaudronniers pour la petite et la grande tôlerie, traceurs, charpentiers en fers et en bois, monteurs de coques, riveurs, chanfreineurs, soudeurs.

Pour ces ouvriers spécialisés les principaux chantiers ont organisé des cours d'apprentissage, mais les meilleurs ouvriers sont souvent attirés par les usines d'automobiles, les usines d'aviation et aussi par les arsenaux où ils trouvent de nombreux avantages, et sont certains de recevoir une retraite.

D'autre part, et la situation est toute différente de celle que l'on rencontre en Angleterre, les chantiers maritimes français sont trop éloignés les uns des autres pour que les ouvriers habitant Rouen, St-Nazaire ou La Ciotat puissent aller travailler au Havre, à Nantes ou à la Seyne, et ils hésitent à changer de résidence à cause des questions de famille et de logement. C'est ainsi que, dans les périodes de grande activité les chantiers ne peuvent que très difficilement accroître le nombre de leurs ouvriers spécialisés et ils sont amenés à livrer leurs commandes en retard. Dans les périodes de chômage, ils sont obligés de conserver ces ouvriers, et de les faire travailler au ralenti ce qui est une charge pour eux.

Enfin, la création de cités ouvrières, afin de loger

tout ou partie de l'effectif ouvrier a été indispensable pour certains chantiers situés assez loin des centres urbains.

En Angleterre les salaires sont plus élevés qu'en France mais le rendement de la main-d'œuvre est meilleur; le gaspillage y est moins sensible qu'en France, les chantiers se trouvent tous dans la région écossaise où l'esprit d'économie très strict est proverbial; compte tenu de la baisse de la livre et des usages locaux en matière d'embauchage, le prix de la main-d'œuvre est finalement à peu près le même qu'en France.

La valeur de la main-d'œuvre varie d'ailleurs d'une région à une autre, les Thames Iron Works installés autrefois près de Londres ont dû fermer leurs Etablissements, les chantiers Yarrow ont quitté la banlieue de Londres pour s'installer sur la Tyne. Les chantiers se sont finalement groupés sur la Tyne et sur la Clyde c'est-à-dire sur l'emplacement même des mines de fer ou de charbon, le personnel ouvrier passe donc facilement d'un établissement au voisin suivant les besoins.

En outre, certains chantiers ont pu se spécialiser dans un genre de construction : cargos, chalutiers, paquebots. On admet en Angleterre que les chantiers anglais non spécialisés ne pourraient pas leur faire concurrence pour ces unités vendues à très bas prix. Si une Société fait à la fois plusieurs sortes de bâtiments il arrive qu'elle sépare les établissements correspondant à chaque type de navires : Swan Hunter — Armstrong.

§ 3. — *Les frais généraux.*

La manière de compter les frais généraux varie un peu suivant les exploitations : Certaines entreprises portent à ce chapitre toute dépense qui ne se rapporte pas à un objet mis et conservé à bord; c'est une règle un peu excessive; il est préférable d'imputer aux commandes les dépenses qu'elles occasionnent directement et qui peuvent être évaluées avec exactitude au cours de la construction.

En pratique, il existe un grand nombre de dépenses dont la répartition sur les différentes commandes demanderait des calculs compliqués. On les porte à un compte dit de frais généraux que l'on répartit uniformément ou non sur les diverses affaires.

D'ailleurs une société de construction navale ne fixe pas une fois pour toutes le pourcentage des frais généraux qui entre dans le prix de revient d'un travail. Ce pourcentage varie suivant l'activité de l'établissement et sa manière d'imputer les dépenses : Si une entreprise désire faire un travail pour lequel il y a une forte concurrence, elle ne peut imputer un pourcentage de frais généraux supérieur à ceux de ses concurrents, puisqu'elle a les mêmes matières et en principe un outillage équivalent.

C'est donc une question d'ordre commercial qui doit être examinée suivant l'étendue et la nature de la concurrence éventuelle, pour chaque genre de construction chalutiers, cargos, paquebots mixtes, paquebots rapides, appareils moteurs, moteurs Diesel de

diverses puissances, travaux pour les marines militaires.

Les dépenses susceptibles d'être imputées aux frais généraux peuvent être divisées en trois catégories.

Dans une première partie qui ne varie pas avec le nombre de navires construits nous classerons :

Les intérêts des obligations, les frais administratifs : contributions, patente, loyers, assurances contre l'incendie, contentieux, procédure et procès, les appointements et gratifications pour le personnel de direction, pour les services administratifs, la maistrance, les dessinateurs, les garçons de bureau et les gardiens, etc..., les cours d'apprentissage.

Les frais d'entretien des mobiliers, nettoyage, chauffage et éclairage des locaux, les timbres fiscaux, quittances, papier timbré, les affranchissements, télégrammes, téléphone, l'entretien et le nettoyage des immeubles.

Les frais d'études et de travaux d'ateliers relatifs aux projets modèles d'études, etc...

2) Une autre partie des frais généraux dépend de l'activité actuelle du chantier :

Demi-salaire aux ouvriers accidentés du travail, frais médicaux et pharmaceutiques, contentieux des accidents du travail, assurances sociales, taxe d'apprentissage.

Entretien des grues roulantes, des ponts roulants et des locomotives.

Force motrice, air comprimé, station d'eau sous pression, eau de lavage.

Entretien, renouvellement et amortissement du gros et du petit outillage.

Personnel administratif de contrôle, de pointage et de surveillance.

3) Enfin une partie des frais est fonction de l'activité des années précédentes :

Rentes dues pour les accidents du travail.

Retraites des ouvriers.

La force motrice et l'outillage constituent la grosse partie des frais généraux. Or, le coût de ces deux agents de production dépend encore du prix du charbon; ils coûtent donc moins cher en Angleterre qu'en France.

Les charges sociales sont à peu près les mêmes en France et à l'Etranger mais les charges fiscales : impôts directs sur les actions et les obligations, etc... sont plus lourdes en France.

A ce sujet, « la chambre syndicale des constructeurs de navires a fait une étude des charges fiscales dans l'hypothèse d'une production de 200.000 tonneaux de cargos correspondant approximativement à un chiffre d'affaires de 450 millions.

« Les résultats de cette étude sont les suivants :
Impôts fixes des chantiers 10,3 millions
Impôts proportionnels des chantiers et
part des impôts des sous traitants .. 28,6 —

Total 38,9 millions
soit environ 8,6 % du prix des navires.

« Il convient de déduire de ce total 2 millions d'impôts sur les transports. En outre, il y a lieu de rap-

porter les impôts fixes des chantiers à un chiffre d'affaires plus élevé et plus voisin de la réalité compte tenu de la production de paquebots. Nous avons adopté le chiffre de 700 millions au lieu de 450 millions.

« Avec ces deux rectifications l'incidence globale des charges fiscales sur le prix de la construction s'établit à 7,4 %.

« En Angleterre l'industrie de la construction navale qui était écrasée autrefois sous le poids des local rates a vu ses charges fiscales très considérablement réduites; d'un renseignement particulier que nous avons recueilli dans un grand chantier de la Clyde, et que nous donnons sous réserve les impôts payés directement par ces chantiers seraient d'environ 3 % du prix français; bien entendu, nous n'avons pu évaluer la part d'impôts des sous-traitants qui grèvent le prix du navire, mais il ne semble pas impossible qu'il existe au détriment des chantiers français une différence des charges fiscales de l'ordre de 2 à 3 % du prix de construction¹. »

En chiffre absolu, les impôts payés par les chantiers français sont plus élevés que les impôts payés par les établissements anglais.

D'autre part et c'est une deuxième particularité défavorable à nos chantiers maritimes, lorsque les commandes diminuent une partie des frais généraux reste constante, et en conséquence le pourcentage des frais

(1) Rapport présenté par M. Dugas, au conseil national économique sur « l'industrie de la construction navale », 31 mars 1930.

par unité construite s'élève. Or, les chantiers français avec un outillage qui leur permettrait de faire chaque année 400.000 tonneaux de jauge brute, ne construisent actuellement que 100.000 tonneaux et continuent cependant à entretenir et à amortir leur outillage. S'ils étaient alimentés régulièrement leur taux de frais généraux pourrait être abaissé à 65 et 70 % environ de la dépense de main-d'œuvre, tandis qu'il atteint souvent 80, 90 et même plus de 100 % en période de moyenne activité.

De l'analyse que nous venons de faire, nous pouvons déduire les raisons essentielles de la différence constatée entre les prix de construction en France et les prix anglais.

1) D'abord les charges résultant du coût élevé du charbon en France, charges qui augmentent le prix des matières premières, le prix de l'outillage et celui de la force motrice.

2) Les charges résultant de l'éloignement où se trouvent les chantiers des principaux centres de production de l'acier, charges dont l'incidence sur le prix du navire (dans le cas des navires de charge) est en moyenne de 2 %, compte tenu des réductions de tarifs de transport consenties à l'industrie des constructions navales.

3) Les retards de livraison des produits métallurgiques des machines motrices et auxiliaires.

4) Les charges résultant de l'insuffisance et de l'irrégularité des commandes : défaut de continuité et absence d'homogénéité du travail ayant pour consé-

quence une utilisation défectueuse de la main-d'œuvre et une répartition des frais généraux sur un chiffre d'affaires insuffisant.

5) Les charges fiscales.

Il convient d'ajouter à toutes ces raisons le tort causé par les prestations en nature à l'industrie de la construction navale en 1927, et surtout, comme nous l'avons vu page 19, l'aide de jour en jour plus grande apportée par les gouvernements étrangers à leur marine marchande et à leurs constructions navales.

Toutefois il est impossible de chiffrer exactement la différence des prix anglais et français : En Angleterre : les chantiers maritimes ont une grande importance économique, les matières et la main-d'œuvre nécessaires à la construction navale avaient un cours assez régulier avant la baisse de la livre et la crise de la marine marchande, mais, actuellement, les constructeurs anglais n'hésitent pas à s'assurer les commandes de l'étranger en diminuant le plus possible leur prix de vente qui est à peine au-dessus du prix de revient.

En France les industries métallurgiques voient cette année leurs débouchés se restreindre en raison de la crise, ils baissent eux aussi leurs prix pour vendre leurs produits aux constructions navales.

On ne peut pas non plus calculer exactement l'aide apportée par les gouvernements, car, en plus des primes officielles certains d'entre eux versent officieusement des subventions à leurs chantiers, c'est ainsi qu'en Angleterre, pour les commandes destinées à

l'étranger les chantiers reçoivent le montant des indemnités qui auraient été allouées aux chômeurs. En Allemagne, à l'époque où ont été liquidés les chantiers Schichau les comptes rendus ont montré que ces chantiers avaient reçu de l'Etat allemand 29 millions de marks en plus des subventions légales.

On constate donc seulement que tout en assurant des délais de livraison plus courts qu'en France les constructeurs étrangers peuvent consentir des prix inférieurs aux prix français de 24 % pour les paquebots et 30 à 40 % pour les cargos.

Ce sont ces différences de prix qu'il s'agira de combler si l'on veut que les armateurs commandent régulièrement leurs navires en France.

SECTION III.

LE CONSORTIUM DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

Pour diminuer l'écart entre les prix français et les prix anglais on a songé à rationaliser la construction navale.

Monsieur Charles Gide dans son traité d'économie politique ¹ estime en effet que la cause *essentielle* d'infériorité de la construction navale en France tient à la multiplicité des chantiers de construction.

(1) Cours d'Economie Politique. Charles GIDE, dixième édition 1931. Sirey, page 94.

Il en fait découler l'insuffisance des commandes pour chacun d'eux, la majoration énorme des frais généraux et l'impossibilité de construire en série. Autrement dit la moitié environ des chantiers existants pourrait suffire à assurer le renouvellement de la flotte marchande. L'augmentation appréciable des effectifs ouvriers qui leur serait nécessaire donnerait lieu à une réduction sensible du taux de leurs frais généraux. D'autre part la spécialisation des chantiers dans un certain genre de construction aurait pour résultat, comme tout travail en série, un meilleur entraînement du personnel et une diminution de la main-d'œuvre nécessaire. Ces deux circonstances réunies permettraient certainement, si elles étaient assurées avec méthode et continuité de vues d'arriver au-dessous des prix anglais pour la main-d'œuvre.

Monsieur Gide déclare en outre que si l'on revient au système des primes il faudrait tout au moins exiger comme condition préalable une rationalisation de l'industrie des constructions navales c'est-à-dire la suppression de la moitié des chantiers.

C'était aussi l'opinion d'un certain nombre de parlementaires.

En Angleterre, la National Shipbuilder Security limited a opéré une action dans ce sens. Créée avec un capital nominal de 10.000 livres, elle peut emprunter des sommes importantes par l'intermédiaire de la banque d'Angleterre. Elle est alimentée en outre par les constructeurs qui versent un pourcentage sur le prix des commandes; ces versements ont

été importants en 1930 et au début de 1931 car la crise des constructions navales n'avait pas encore touché les chantiers anglais. La société en août 1931 avait racheté douze chantiers qui possédaient 71 cales d'une capacité annuelle de 500.000 tonnes. Ces rachats se sont effectués facilement parce que les chantiers sont groupés dans une zone de 50 kilomètres de longueur sur les bords de la Tyne de Newcastle à la mer et sur les bords de la Clyde de Glasgow à la mer.

En France, on fait actuellement une tentative analogue : le Conseil national économique avait déclaré dans sa délibération du 10 avril 1930 que des mesures d'organisation et de rationalisation de la Construction navale présenteraient une utilité économique incontestable; ces mesures pouvant résulter notamment de la concentration ou de la suppression de certains chantiers, d'un degré déterminé de spécialisation ou de tout autre mode recherché par les intéressés. Les grands chantiers se sont entendus à la fin de 1930 pour fonder le Consortium des constructions navales dont le but principal est, aux termes des statuts. « La recherche de tous les moyens propres à favoriser le développement de l'industrie française des constructions navales tels que l'étude de toutes mesures industrielles commerciales techniques ou financières susceptibles d'amener une réduction des prix de revient ou de faciliter la vente de ses produits. »

La société a été provisoirement fondée au capital de 200.000 francs.

Le Consortium ne s'est pas constitué sans quelques difficultés : L'un des moyens qu'il comptait employer consistait à supprimer des chantiers. Or, si certaines sociétés qui exploitaient leurs chantiers dans des conditions économiques défavorables voyaient dans la formation du Consortium un moyen de liquider avantageusement leur industrie, par contre d'autres sociétés hésitaient à augmenter inutilement leurs dépenses ou leurs engagements financiers.

Les difficultés se sont encore accrues lorsqu'il s'est agi de déterminer les chantiers à supprimer. Les régions correspondantes se sont à ce moment rendu compte de l'activité commerciale que développe la présence de mille ou deux mille ouvriers dans une ville. Il est certain que Port de Bouc, La Ciotat et Saint-Nazaire doivent une grande partie de leur chiffre d'affaires total aux chantiers de construction navale qui y ont été fondés.

Dunkerque, Nantes, Rouen qui sont des villes plus importantes ne sont pas indifférentes à l'existence et à l'activité des chantiers. Enfin les armateurs de ces régions aiment à trouver dans leur voisinage immédiat la main-d'œuvre nécessaire aux réparations.

D'autre part, pour diminuer les frais qui résultent de l'éloignement des chantiers des centres métallurgiques, on pourrait songer à supprimer les chantiers situés au bord de la Méditerranée. En fait, c'est à peu près impossible car il existe à Marseille un centre important d'armement qui tient à conserver à sa portée des chantiers dont il surveille facilement les

travaux. Ces chantiers ont d'ailleurs été fondés à une certaine époque par les armateurs marseillais pour faire baisser les prix de la concurrence et notamment les prix anglais, et on risquerait après fermeture d'un de ces chantiers de voir une société indépendante, étrangère au Consortium se fonder pour reprendre l'exploitation.

La situation est donc toute différente de celle qui se présente en Angleterre : En France les centres d'armement sont dispersés sur toutes les côtes, les chantiers se sont créés au fur et à mesure des besoins également dans diverses régions, très éloignées les unes des autres : la suppression de certains d'entre eux y est beaucoup plus difficile qu'en Angleterre.

En fait le Consortium a eu à s'occuper seulement de la liquidation des chantiers de Sète, mais les exigences de liquidateur l'ont obligé à abandonner le rachat de la Société.

La spécialisation de chaque chantier dans un genre de production présenterait également de grandes difficultés.

Pour que cette spécialisation soit possible, il serait indispensable d'établir par avance des programmes de construction de la marine marchande afin de pouvoir répartir les commandes, et assurer du travail à chaque chantier spécialisé ; or, il n'existe actuellement aucune entente entre les armateurs, et l'industrie des constructions navales reste essentiellement une industrie travaillant par à-coups.

En outre, même si l'on arrivait à établir des pro-

grammes, les commandes de navires en France ne sont pas assez nombreuses pour permettre à chaque chantier de se cantonner dans un genre de production. Si un chantier se spécialisait par exemple dans la construction des pétroliers, les commandes de pétroliers ne seraient pas suffisantes pour l'alimenter d'une façon continue et il serait obligé d'accepter des commandes d'un autre genre de construction, ce qui atténuerait singulièrement l'œuvre de spécialisation.

Enfin les armateurs ne paraissent pas tenir à cette spécialisation des chantiers de construction navale, car ils désirent garder leur indépendance, et l'on conçoit très bien qu'un armateur du Havre accepte difficilement que le paquebot qu'il commande soit construit au bord de la Méditerranée pour une raison de spécialisation.

Le Consortium des constructions navales s'est aussi proposé de standardiser les appareils employés sur les navires et d'organiser leur achat en commun.

Cette standardisation a déjà été commencée en 1919; elle est continuée par l'Association française de normalisation qui groupe des représentants de la Marine, du Bureau Veritas du Comité des Armateurs et de la Chambre Syndicale des Constructions navales.

Les avantages pécuniaires qui peuvent en résulter sont très minimes. Le seul intérêt que présente la standardisation est de rendre les réparations plus faciles et plus rapides.

Le Consortium a également abordé pour l'avenir la question des assurances car c'est une charge impor-

tante pour les chantiers. Le taux des polices d'assurances des navires au cours de leur construction atteint en effet, 5 à 7 pour 1.000. Pour les commandes correspondant à 200.000 tonnes, production moyenne, annuelle des chantiers français, le total des primes d'assurance à payer est de l'ordre de un million :

$$200.000 \text{ fr.} \times 8.000 \times 0,0006.$$

Mais, en somme il semble que le consortium doive éprouver de grandes difficultés à réduire le prix de la construction navale en France.

D'ailleurs les consortium sont généralement créés dans le but d'augmenter les bénéfices par réduction de la concurrence, répartition rationnelle des commandes et hausse des prix de vente plutôt que par la baisse des prix de revient et ils n'existent guère que pour la fabrication des produits bruts ou des produits semi-finis ou peu différenciés.

La protection de l'Etat reste donc nécessaire pour ramener les prix français aux prix étrangers.

DEUXIEME PARTIE

PROTECTION DE LA CONSTRUCTION NAVALE PAR LE CREDIT MARITIME

PRÉLIMINAIRE.

Il faut remarquer tout d'abord qu'en dehors du crédit maritime, l'Etat est intervenu en faveur de l'industrie des constructions navales par la loi du 10 janvier 1925 qui accorde aux pétroliers des primes à la navigation majorées pour les navires construits en France.

D'autre part, la Marine militaire commande la moitié de ses bâtiments aux chantiers privés, ce qui constitue pour eux un appoint très intéressant.

En effet, ses constructions sont groupées par programmes établis chaque année pour les années suivantes, assez à l'avance pour que les chantiers puissent préparer la construction et s'assurer l'outillage nécessaire.

En temps normal, ces programmes sont combinés aussi pour correspondre à une certaine activité des

chantiers et éviter l'engorgement qui serait une cause de relèvement des prix.

D'autre part les types de bâtiments diffèrent peu d'une année à l'autre, ce qui facilite la construction.

Depuis la guerre les programmes ont compris chaque année un nombre important d'unités relativement petites, ces unités entraient assez facilement dans les possibilités de fabrication de tous les chantiers et la Marine militaire a su les répartir entre toutes les sociétés, sans chercher à favoriser les plus importantes. C'est ce qui a permis aux chantiers d'attendre la protection de la construction de la marine de commerce.

Malheureusement les derniers programmes comprennent des unités plus importantes, moins nombreuses et de modèles nouveaux qu'il est impossible de répartir entre tous les chantiers, d'autant plus que le nombre des unités risque d'être encore réduit par suite des restrictions budgétaires et des négociations de Lausanne sur le désarmement. Aussi, de ce côté l'avenir est-il très sombre, les chantiers mettent en œuvre toutes leurs influences pour obtenir les commandes et, de temps à autre, la presse relate l'arrivée à Paris de missions d'ouvriers qui viennent demander du travail à la Marine militaire.

Notons, cependant, pour la rappeler en temps utile, l'heureuse influence sur les chantiers des commandes faites par la Marine nationale, d'une façon régulière, suivant des programmes bien définis et normalement échelonnés.

En ce qui concerne la construction du navire de commerce, pour combler la différence de prix de 20 à 30 pour cent qui existe entre la construction française et la construction anglaise, il est possible de suivre ces différentes politiques, notamment :

1° Exemptions d'impôt.

2° Primes.

3° Aide indirecte, Crédit maritime.

1) La politique des dégrèvements fiscaux de la construction navale a pour but de diminuer le prix de revient en France par certaines mesures particulières comme la suppression de droits de douane. Cette politique n'a jamais suffi à elle seule à assurer la protection de la construction navale, car les prix de revient des matières premières rendues aux chantiers français restent nécessairement supérieurs aux prix des matières rendues dans les chantiers des pays d'origine.

2) La politique des primes à la construction avait été adoptée avant la guerre. « Ce système consiste à allouer sur le budget du pays une certaine somme aux constructeurs de navires ». Cette somme peut par exemple être proportionnelle au poids ou au tonnage du navire.

Nous avons vu plus haut que ce système mis en pratique par la loi de 1906 avait donné de bons résultats.

Les primes peuvent d'ailleurs être un peu inférieures à la différence des prix car le fait de cons-

truire en France comporte des avantages pour l'armateur français. Généralement, il confie sa commande à un chantier voisin : il peut facilement surveiller les travaux et demander des modifications au cours de la construction. S'il fait construire à l'Etranger, à Glasgow par exemple, il devra faire un long voyage pour se rendre compte de l'état des travaux ou discuter avec le constructeur. Il devra aussi envoyer des agents pour aller chercher le navire et le ramener à son port d'attache.

C'est en faveur de ce système qu'en 1927, la sous-commission extra-parlementaire des constructions navales avait déposé ses conclusions, mais le Parlement a refusé d'affecter des crédits au paiement des primes.

3) On a songé alors, au crédit maritime, système qui était appliqué en Angleterre.

Déjà depuis 1920 cette question du Crédit maritime avait été étudiée dans les journaux, et un groupe d'armateurs, de constructeurs et de banquiers avaient travaillé à mettre sur pied un projet de Crédit maritime sur un plan bancaire, en demandant le concours de l'Etat sous forme de garantie d'intérêt.

« L'industrie maritime ¹ en effet, par l'irrégularité de ses résultats, par la tendance terrienne des capitalistes français n'est pas dotée du rouage bancaire spécialisé qui devrait lui servir de soutien. »

D'autre part, les problèmes financiers présentent des difficultés particulières dans l'industrie des constructions navales : la construction d'un navire peut

(1) Note du Comité central des armateurs en date du 9 juin 1927.

durer de un à trois ans, et sa valeur varie entre dix millions pour les cargos et deux cent millions et plus pour les plus grands paquebots. Ces sommes sont très élevées par rapport aux capitaux des sociétés de construction, qui n'ont pas beaucoup augmenté depuis la guerre et oscillent entre 7 et 40 millions. Les constructeurs sont obligés de payer au jour le jour, ou aux échéances leurs salaires, leurs matières et leurs débours de frais généraux et ils sont incapables de faire crédit aux armateurs. De leur côté, les armateurs n'ont plus de fonds disponibles ni de réserves, car ils se trouvent en majeure partie avoir épuisé leur trésorerie à reconstituer leur flotte après la guerre.

Dans ces conditions le gouvernement a estimé qu'en leur accordant des crédits à des taux d'intérêt peu élevé il leur permettrait de faire construire de nouveaux navires de type moderne et de les exploiter dans des conditions normales. L'Etat pouvait ainsi leur venir en aide et protéger la construction navale française sans augmenter sensiblement les dépenses budgétaires.

Nous avons vu qu'en 1927 la construction navale traversait une période particulièrement critique.

La Chambre, en 1928, arrivait à la fin de sa législature, elle comprit qu'il était indispensable de voter immédiatement la loi du Crédit maritime.

Le Sénat soucieux à son tour de faire passer le

projet avant le départ du Parlement, l'adopta sans avoir pu tenir compte des critiques des armateurs et des constructeurs.

Cette loi, votée rapidement et retouchée dès l'année suivante, cherchait à procurer des fonds à l'armement français dans des conditions financières sensiblement équivalentes à celles dont les concurrents étrangers bénéficiaient chez eux.

Les résultats furent peu satisfaisants, les crédits prévus ne furent pas utilisés complètement et le gouvernement en 1931 et en 1932 se vit obligé de modifier le caractère même de la loi.

Les prêts du Crédit Foncier ont passé au second plan; au contraire les allocations de l'Etat qui dispose de tous les fonds non utilisés ont pris beaucoup d'importance et sont devenues de véritables primes.

Dorénavant la loi du Crédit maritime autorise le ministre de la Marine marchande à accorder des subventions plus ou moins élevées suivant qu'il le juge bon et elle lui permet ainsi d'allouer dans chaque cas à l'armateur les sommes nécessaires pour qu'il fasse construire son navire en France.

CHAPITRE PREMIER

La Loi du 1^{er} août 1928.

La loi du Crédit maritime contient des dispositions relatives aux prêts que les armateurs reçoivent du Crédit Foncier et aux allocations qui leur sont accordées par l'Etat. Les derniers articles visent les exemptions fiscales : l'exonération des droits de douane, de la taxe à l'importation et de l'impôt sur le chiffre d'affaires.

En outre, la loi approuve une convention passée entre le Crédit Foncier et l'Etat qui précise l'organisation du Crédit maritime.

Il est important de reprendre en détail les trois points suivants :

D'abord les conditions exigées pour pouvoir bénéficier des prêts consentis par le Crédit Foncier; les allocations de l'Etat et enfin les exemptions d'impôts.

SECTION I. PRÊTS DU CRÉDIT FONCIER.

§ 1. — *Montant des prêts.*

Le Crédit Foncier prête de l'argent aux proprié-

taires fonciers de navires de mer français construits ou en construction.

Ces prêts sont destinés soit à la construction des navires dans les chantiers français (sauf dans certains cas dans les chantiers étrangers), soit à la mobilisation des annuités dues à l'Etat pour le remboursement du prix des navires construits ou achetés en Allemagne au titre des prestations en nature, soit enfin à l'achat de navires étrangers de moins de dix ans d'âge. La part affectée à ces deux derniers emplois, constitue une limitation à la protection de la construction navale française, elle ne peut pas dépasser 40 millions par an.

Ce sont des prêts à court terme sous forme : soit d'ouvertures de crédit sans compte courant, dont la durée ne peut pas excéder cinq ans à compter du jour du contrat, soit de prêts remboursables à terme fixe d'une durée maximum de cinq ans, ou des prêts à long terme remboursables par annuités calculées de manière à amortir la dette dans un délai qui est fixé d'après l'âge des navires donnés en gage et qui en tout cas ne peut pas dépasser vingt ans.

Les prêts à long terme sont effectués en numéraire dans la limite des ressources produites par l'émission d'obligations maritimes.

Les prêts à court terme peuvent être effectués soit en numéraire, soit en bons à court terme.

L'ensemble des prêts ne doit pas excéder 200 millions de francs en moyenne par an, pendant cinq ans, soit au total un milliard de francs au maximum.

Le montant du crédit ou du prêt ne peut atteindre au maximum que 85 % du prix de construction ou d'achat du navire pour lequel il a été accordé, — et l'ensemble des prêts consentis à un même emprunteur ne peut dépasser 40 millions à moins qu'il ne reste, après l'attribution des prêts chaque année, des disponibilités sur le montant des prêts.

§ 2. — *Les obligations maritimes.*

En représentation des prêts et des crédits et jusqu'à concurrence de leur montant, le Crédit Foncier de France est autorisé à créer et à négocier des obligations ou des bons hypothécaires maritimes en se conformant aux règles établies par ses statuts.

Ces obligations n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la proportion qui doit exister entre les actions et les obligations conformément aux statuts du Crédit Foncier.

Elles jouissent de tous les droits et privilèges attachés aux obligations foncières et communales par les lois et décrets concernant le Crédit Foncier de France.

Les poursuites en recouvrement des prêts et des crédits ont lieu en vertu des lois qui régissent, en matière maritime le droit de suite, les privilèges et l'hypothèque, ainsi que la vente et la saisie des navires.

La loi, désireuse de favoriser la vente des obligations maritimes, affecte par privilège les créances provenant des prêts et des crédits maritimes au paie-

ment de ces obligations et exempte de l'impôt cellulaire sur le revenu des capitaux mobiliers les intérêts, arrérages et tous les autres produits des ouvertures de crédit et des prêts.

§ 3. — *Garanties exigées par le Crédit Foncier.*

Le Crédit Foncier exige de fortes garanties pour consentir des prêts :

1° L'article 6 de la convention stipule que les prêts et ouvertures de crédits sont faits en première hypothèque, et il précise que sont considérés comme faits en première hypothèque les prêts au moyen desquels doivent être remboursées les créances déjà inscrites, lorsque par l'effet de ce remboursement l'hypothèque vient en première ligne et sans concurrence; dans ce cas le Crédit Foncier de France conserve entre ses mains une valeur suffisante pour opérer ce remboursement.

Mais les navires indivis, à moins que l'hypothèque ne soit établie sur la totalité de ces navires du consentement de tous les copropriétaires ou quiritaires, et ceux dont l'usufruit et la nue-propriété sont séparés, à moins que les ayant droits ne consentent à l'établissement de l'hypothèque, ne sont pas admis à bénéficier des prêts et ouvertures de crédit.

Les navires en construction ne peuvent être acceptés en gage que si le quart au moins des travaux prévus est déjà exécuté et payé.

2° Sur la proposition d'une Commission qui com-

prend un délégué du ministre chargé de la Marine marchande, un délégué du ministre des finances et un expert du Bureau Véritas, le ministre chargé de la Marine marchande fait une estimation de la valeur vénale du navire et propose en même temps le montant et la durée du prêt.

3° Le montant du prêt ou du crédit ne peut pas excéder la moitié de la valeur des navires ou immeubles donnés en gage, à moins que l'emprunteur ne fournisse des garanties supplémentaires. Dans ce dernier cas le montant du crédit ou prêt ne doit jamais dépasser 70 % de la valeur des navires ou immeubles à hypothéquer et qui constituent ces garanties supplémentaires.

Le Crédit Foncier est ainsi à peu près assuré de rentrer dans ses fonds.

En outre, nous avons vu que, dans tous les cas, le montant du crédit ou prêt ne peut dépasser 85 % du prix de construction ou d'achat du navire pour lequel il est accordé.

4° Pendant toute la durée des crédits ou des prêts, les bâtiments à la mer doivent être couverts par une assurance maritime, pour une valeur vénale qui ne peut être inférieure, tant à tous risques qu'en bonne arrivée, préjudice, etc. au montant de la valeur vénale des navires donnés en gage, dans les proportions fixées par les règlements des Compagnies d'assurances; ceux en construction doivent être assurés de la même façon contre l'incendie et tous les risques que le navire peut courir jusqu'à son premier voyage.

La surveillance du gage pendant la durée des crédits ou des prêts est assurée par la communication au Crédit Foncier de France des résultats des visites spéciales en vue du maintien de la cote et des visites annuelles prescrites par les règlements du Bureau Véritas.

Un avenant aux polices d'assurances contractées, établi dès la signature des dites polices doit transférer à titre de garantie des sommes restant dues, le bénéfice de ces polices au Crédit Foncier de France jusqu'à concurrence des sommes restant dues par l'emprunteur pour le prêt dont le navire est le gage. Dans le cas de perte ou de délaissement, ces sommes sont acquises au Crédit Foncier.

Dans les cas d'avaries le Crédit Foncier s'engage à autoriser le versement des indemnités aux armateurs sous justification que le dommage subi a été réparé.

§ 4. — *Pièces à fournir pour obtenir un prêt; Procédure de la demande de concession.*

Le propriétaire du navire qui veut contracter un emprunt au Crédit Foncier doit, en outre, adresser une demande au Ministre chargé de la Marine marchande. Le Ministère de la Marine marchande a précisé, dans une note, les pièces à produire pour avoir la possibilité d'obtenir un prêt. Ces pièces varient suivant qu'il s'agit de la construction ou de l'achat d'un navire.

Pour la construction d'un navire :

Il faut joindre à la demande de prêt :

1° Le contrat avec le constructeur, pouvant contenir une clause résolutoire pour le cas où le crédit maritime ne serait pas accordé. Ce contrat doit indiquer le prix du navire et les dates probables des paiements. Les plans et spécifications du navire doivent être joints au contrat.

2° Un rapport établi par l'Ingénieur en chef du Bureau Véritas relatif à la valeur de construction du navire, à sa valeur de vente forcée dans un délai de deux ans après l'achèvement, à l'approbation des plans pour l'obtention d'une cote déterminée et au degré d'avancement des travaux si le navire est déjà commencé.

3° un engagement de fournir avant la réalisation du prêt les pièces suivantes :

a) une copie certifiée du receveur des douanes de la déclaration prescrite par l'art. 5 de la loi du 5 juillet 1885.

b) la police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques;

de justifier de la francisation du navire, dans les trois mois de l'achèvement;

de consentir une hypothèque de premier rang sur le navire.

En outre si l'armateur désire emprunter une somme supérieure à 50 % de la valeur du navire qu'il fait construire, il doit fournir des garanties supplémentaires, par exemple : hypothéquer un immeuble au profit du Crédit Foncier ou bien offrir des navires comme gage d'une partie du prêt; dans ce dernier cas,

il doit produire les pièces suivantes relatives à chacun des navires servant de gage.

1) Les pièces justificatives du droit de propriété (par exemple, l'acte d'acquisition du navire et une pièce justifiant que le paiement a été effectué);

2) l'acte de francisation;

3) la police d'assurance maritime.

4) un rapport établi par l'Ingénieur en chef du Bureau Véritas, contenant la désignation du navire, la date de construction, la désignation du port dans lequel il a été construit, la cote qui lui a été attribuée, les dates et les prix de vente successifs, s'il y a lieu.

II) La promesse de prêt fixe un délai pour la validité de cet engagement. Avant l'expiration de ce délai, le postulant doit remettre le contrat définitif de construction et l'accord du constructeur pour le concours de ce dernier à l'établissement de l'hypothèque.

III) Avant la réalisation du prêt doivent être remis :

1° la copie certifiée par le receveur des douanes de la déclaration prévue par l'art. 5 de la loi du 10 juillet 1885;

2° la police d'assurance contre l'incendie et tous autres risques et l'avenant transférant s'il y a lieu le bénéfice de la police au Crédit Foncier.

En outre, le Crédit Foncier prend hypothèque et reçoit justification de l'état hypothécaire du navire.

Dans le délai de 20 jours, le Ministre de la Marine marchande transmet le dossier au Crédit Foncier de France.

Ce délai court du jour de la demande, si le navire se trouve dans un port de France, sinon il compte de la réception du rapport du représentant local du Bureau Véritas.

Dans les quinze jours de la transmission, le conseil d'administration du Crédit Foncier de France se prononce sur l'acceptation ou le refus de l'emprunt, sur les modifications à apporter éventuellement à la proposition de la commission et sur les garanties supplémentaires qu'il y aurait lieu d'exiger. Il fixe le mode de l'opération et, pour un navire en construction, le chiffre, l'époque et les modalités de chaque versement. En aucun cas le montant du prêt ne peut dépasser le chiffre proposé par le Ministre chargé de la Marine marchande.

Ces délais peuvent être prorogés, au cas où des renseignements complémentaires sont jugés nécessaires.

Si le Crédit Foncier refuse de consentir le prêt, le refus doit être motivé. Le Ministre de la Marine marchande, à qui ce refus est notifié dans les trois jours, peut demander une nouvelle délibération qui doit intervenir dans le même délai que la première. Dans ce cas le Crédit Foncier se réserve le droit de subordonner son acceptation à la présentation d'une caution pour une fraction du montant du crédit ou du prêt qui ne peut en aucun cas être supérieure à 25 % de ce montant. Les charges supplémentaires qui en résultent sont acquittées par l'emprunteur. Les sommes correspondant à ces charges sont versées au Crédit Foncier qui en assure la répartition.

L'acte qui contient l'engagement des parties, les conditions du prêt ou du crédit et l'affectation hypothécaire est reçu devant notaire. Après qu'il a été justifié de l'accomplissement régulier des formalités hypothécaires, de l'assurance et de l'exécution de toutes les conditions, les prêts sont réalisés par acte également notarié. Pour diminuer les frais, les ouvertures de crédit sont passées par un seul et même acte.

La remise des fonds a lieu pour un prêt sur navire en construction, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et dans les conditions déterminées par le contrat.

Les honoraires des notaires, pour toutes les opérations maritimes sont de la moitié de ceux fixés par les tarifs pour les obligations, sauf application de l'art. 4 du décret du 5 août 1898.

§ 5. — *Remboursement du prêt; Caisse de garantie.*

L'armateur, qui après avoir satisfait à toutes ces conditions, a obtenu un prêt, doit le rembourser au cours des années suivantes.

Le taux de l'intérêt des crédits et des prêts est déterminé par le prix de revient établi par le Crédit Foncier des dernières obligations créées en vertu de la loi qui a approuvé la Convention. Ce prix de revient est augmenté de un franc par 100 francs net d'impôt. Jusqu'à ce que le Crédit Foncier ait effectué une émission de ces obligations spéciales, il peut pro-

céder aux prêts prévus par la Convention, au moyen de ses disponibilités de toute nature. Dans ce cas, le taux de l'intérêt est celui en usage pour les prêts hypothécaires consentis par le Crédit Foncier sur immeubles (9,80 % en août 1928) :

Les intérêts et les annuités sont payées semestriellement. Tout semestre d'annuités ou d'intérêts non payés à l'échéance porte intérêt de plein droit et sans mise en demeure à un taux qui est supérieur de 1 % au taux d'intérêt des crédits et des prêts. Il en est de même des frais de poursuites liquidés ou taxés faits par la Société pour arriver au recouvrement de ses créances et généralement de toutes avances et ce, à partir du jour où sont faits les frais ou les avances.

Il n'est pas possible de rembourser par anticipation les crédits utilisés et les prêts à terme fixe. Mais les prêts remboursables par annuités sont libérables par anticipation, en tout ou en partie, après l'expiration d'un délai dont la durée est fixée par le contrat de prêt. Le montant du capital à rembourser est établi en prenant comme base de calcul de l'amortissement le taux d'intérêt total auquel le prêt a été consenti par le Crédit Foncier. De plus, pour les prêts excédant un million de francs, le Crédit Foncier peut stipuler que le remboursement anticipé ne dépassera pas par année une somme à déterminer suivant l'importance du prêt.

Le remboursement anticipé donne droit au profit du Crédit Foncier de France, à une indemnité, qui ne peut être supérieure au montant d'un semestre d'intérêts du capital remboursé par anticipation.

La loi a prévu le cas où un armateur ne tiendrait pas son engagement.

« Si dans les cas de défaut de paiement ou dans le cas de perte totale ou de délaissement du navire, la créance du Crédit Foncier n'est pas entièrement couverte par le produit de la réalisation du gage et de l'exécution de la caution; le cas échéant compte tenu des allocations à la charge de l'Etat, le solde restant dû est prélevé sur le fonds de garantie spéciale.

« Ce fonds de garantie est constitué au moyen d'un prélèvement de 2 % sur les versements effectués entre les mains des emprunteurs, au fur et à mesure de ces versements, et d'un prélèvement de 0,20 % sur le montant de la commission de 1 % accordée au Crédit Foncier. Les sommes ainsi prélevées sont portées par le Crédit Foncier de France à un compte spécial sur lequel est imputé le montant non recouvré des créances et tous accessoires. Chaque année avant le premier avril, le Crédit Foncier remet au Ministre des Finances et au Ministre chargé de la Marine marchande, qui lui en accusent réception un état de situation du compte arrêté à la date du 31 décembre précédent.

Le montant des fonds de garanties restant disponibles à la fin des opérations, doit être réparti entre l'Etat et les emprunteurs à raison de trois cinquièmes à l'Etat et de deux cinquièmes aux emprunteurs. La répartition entre ces derniers est faite proportionnellement aux prêts intégralement remboursés. »

SECTION II. ALLOCATIONS DE L'ETAT.

Passons maintenant à l'examen de l'aide indirecte apportée par l'Etat à la Construction navale. L'Etat accorde des allocations d'intérêts aux armateurs qui bénéficient des prêts dont nous venons de parler.

Ces subventions sont des bonifications du taux de l'intérêt.

I. *Montant des allocations.* La somme totale des allocations accordées ne doit pas dépasser celle qui serait allouée pour des prêts à long terme s'élevant à 200 millions de francs en moyenne par an et destinés uniquement à des constructions de navires dans les chantiers français.

La part des emprunts ou prêts donnant droit à l'allocation qui est affectée à la mobilisation des annuités dues à l'Etat au titre des prestations en nature ou à l'achat de navires étrangers ne doit pas dépasser en moyenne 40 millions de francs par an.

Lorsque le prêt est remboursable par annuités, les allocations sont égales à la différence entre le montant de l'annuité due au Crédit Foncier et celui de l'annuité établie sur la base d'un taux d'intérêt égal à la moitié du taux réel. Toutefois la charge de l'emprunteur ne pouvait en aucun cas, en 1928, être inférieure à celle d'une annuité calculée au taux de 4 %. L'annuité, qu'il s'agisse de la part de l'Etat ou de celle de l'emprunteur, est uniforme pendant toute la durée du prêt à l'égard du Crédit Foncier de France.

Lorsque le prêt est remboursable à terme fixe, l'allocation est égale à la moitié des intérêts dus annuellement par l'emprunteur, sans que les sommes restant à la charge de ce dernier puissent être inférieures à 4 % par an du montant du prêt.

D'autre part, et cet article constitue une limitation à la protection de la construction navale française si l'armateur prouve qu'il peut faire construire le même navire à l'étranger avec une diminution du prix de plus de 15 % sur le prix demandé par les chantiers français, il peut être autorisé à commander son navire à l'étranger. Mais dans ce cas l'intérêt à la charge de l'armateur est augmenté de 3 %. En cas de prêt remboursable par annuités, l'annuité à la charge de l'emprunteur est donc calculée sur un taux d'intérêt supérieur de 3 % à celui du prêt consenti pour un navire construit en France. L'allocation de l'Etat est alors la différence entre l'annuité due au Crédit Foncier et l'annuité ainsi déterminée à la charge de l'emprunteur.

Pour les constructions ou achats au moyen de prestations en nature de l'Allemagne et pour les achats de navires étrangers de moins de dix ans d'âge, l'allocation de l'Etat est la même que pour les constructions à l'étranger.

Dans tous les cas où il s'agit d'opérations avec l'Etranger, l'emprunteur doit fournir une caution correspondant à la réduction de l'allocation de l'Etat.

II. Le défaut de paiement de tout ou partie des in-

térêts ou de l'annuité par l'emprunteur ne fait pas obstacle au versement des allocations par l'Etat.

En cas de réalisation du gage, l'Etat continue à payer les allocations prévues jusqu'à ce que le Crédit Foncier ait recouvré l'intégralité de sa créance qui comprend, outre les intérêts et tous accessoires, le capital restant dû établi en prenant comme base de calcul de l'amortissement le taux d'intérêt total auquel le prêt a été consenti. Mais en toute hypothèse le paiement de l'allocation par l'Etat cesse à la date prévue pour la fin de l'opération.

La loi ajoute que, dans le cas où ultérieurement, l'emprunteur contracte des emprunts à des taux d'intérêt moindres pour rembourser les prêts à long terme du Crédit Foncier, les allocations qui restent à payer à la date du remboursement sont réduites et le montant de ces allocations est celui qui aurait été fixé, si le taux du prêt du Crédit Foncier avait été celui du nouvel emprunt.

III. La loi stipule enfin que les armateurs peuvent contracter un emprunt directement sans passer par l'intermédiaire du Crédit Foncier; dans ce cas ils reçoivent aussi des allocations. Le montant de ces allocations est établi de la même manière que pour les prêts du Crédit Foncier sans toutefois pouvoir dépasser le montant des allocations accordées à la même époque pour ces prêts. Les emprunts contractés directement doivent être remboursables en vingt ans au plus et les conditions de ces emprunts doivent être agréées par le Ministre des Finances.

L'allocation de l'Etat est payée directement à Paris par l'intermédiaire de la Caisse du Crédit Foncier.

SECTION III. EXONÉRATION D'IMPÔT.

La loi protège également la Construction Navale par l'exemption de certains impôts car le navire est utilisé hors du territoire français et il peut être assimilé aux marchandises exportées.

Tout d'abord : l'Etat applique à l'industrie des Constructions Navales le système de l'admission temporaire.

L'article 13 de la loi déclare que « les livraisons d'articles ou produits bruts ou fabriqués, qui doivent être utilisés à la construction, au gréement et à l'armement des bâtiments de mer de la marine marchande, sont exemptées à leur importation, en France, des droits inscrits au tarif des douanes ainsi que de la taxe à l'importation à charge de justifier de l'affectation de ces articles à la destination ci-dessus prévue ».

Toutefois cette exemption ne s'étend pas aux machines de navigation et auxiliaires de tous systèmes, chaudières, machines et appareillages électriques, pièces de machines, ancres, chaînes et câbles, cordages, filets et engins de pêche, toiles ainsi qu'aux objets mobiliers d'usage courant de toute nature tels que meubles, vaisselle, tapis, linge, etc.

En outre l'article 14 exonère de la taxe sur le chiffre d'affaires les affaires conclues par les armateurs avec les chantiers de constructions navales français, avant l'expiration d'un délai de cinq ans, à compter du 1^{er} mars 1928 pour la construction de navires de mer de la marine marchande, ainsi que les affaires conclues par les armateurs pour la construction des appareils moteurs et des chaudières destinées à ces constructions de navires.

Enfin, pour secourir les armateurs, la loi exempte de la taxe à l'importation représentative du chiffre d'affaires les importations de navires étrangers bénéficiant des allocations prévues par la présente loi; cette clause est plutôt contraire à la protection des chantiers navals.

SECTION IV. — EFFETS DE LA LOI.

Il est facile de calculer la charge réelle prévue par cette loi pour l'Etat français.

La somme annuelle à inscrire au budget est égale aux allocations d'intérêt.

« Les allocations d'intérêt ¹ varient suivant le taux de l'intérêt, puisque, d'après l'article 9 de la Convention passée avec le Crédit Foncier, elles sont égales à la différence entre le montant de l'annuité due au

(1) Rapport de M. Mahieu, sénateur. *J. O.* du 7 mars 1928.

Crédit Foncier et celui de l'annuité établie sur la base d'un taux d'intérêt égal à la moitié du taux réel.

« Lorsque le projet a été établi, le taux d'intérêt envisagé était d'environ 10 %.

« Le calcul fait sur cette base donnait les résultats suivants :

« L'annuité d'amortissement et d'intérêt correspondant à un amortissement d'un capital en 20 ans était à ce taux, de 11,74 % et l'annuité à la charge de l'armateur correspondant à un taux d'intérêt de 5 %, de 8,02 %.

« La charge de l'Etat, se déterminant par la différence entre ces deux chiffres, s'élevait donc à 3,72 % du montant des emprunts.

« Pour la première année, en 1928, il n'y avait qu'un demi service d'intérêt au taux de 10 % d'intérêt, l'Etat aurait donc à verser 3.720.000 francs pour 200 millions d'emprunts. Ce chiffre aurait augmenté au cours des années suivantes, puisque l'on doit prêter 200 millions par an pendant 5 ans; en 1929, les allocations annuelles d'intérêt se seraient accrues de 7.440.000 francs pour atteindre leur maximum à partir de la sixième année.

« A ce moment la charge supportée par le Trésor aurait correspondu à 3,72 % de 1 milliard, soit 37.200.000 francs et l'allocation budgétaire resterait à ce chiffre pendant 15 ans pour redescendre ensuite en suivant une règle de décroissance inverse de la règle de croissance des allocations pendant les cinq premières années.

« Mais les chiffres ci-dessus sont des maxima puisqu'ils correspondent à un taux d'intérêt de 10 %. »

Dès le début de 1928, le taux d'intérêt était ramené à 8,60 %.

« Si l'on remplace donc dans le calcul ci-dessus le taux d'intérêt de 10 % par celui de 8,60, on trouve les chiffres ci-après :

Annuité correspondant à 8,60 %	10,64 %
Annuité correspondant à 4,30 %	7,55 %
Charge de l'Etat	3,09 %

« Soit pour un milliard, une allocation annuelle de 30 millions 900.000 francs au lieu de 37 millions 200.000 francs.

« On peut d'ailleurs penser que le taux d'intérêt baissera encore et comme la part laissée à l'armateur ne sera pas inférieure à l'annuité correspondant à un taux de 4 %, la part de l'Etat diminuera encore plus rapidement, dès que le taux d'intérêt sera inférieur à 8 %.

« En résumé, on peut admettre pour conclure que par suite de la baisse du taux de l'argent, le montant de l'allocation maximum chaque année sera de l'ordre de 25 millions par an.

« Observons en passant que le régime des primes à la construction et à l'armement qui existait avant-guerre coûtait à l'Etat environ 36 millions de francs-or ».

Il est intéressant d'autre part de calculer la valeur actuelle des économies réalisées par l'armateur en

raison de la différence entre le taux commercial de l'intérêt et le taux qui lui était consenti par l'Etat.

Monsieur LEFOL a fait le calcul suivant.

« Soient

n la durée du prêt,

r le taux commercial de l'intérêt,

r' le taux consenti par l'Etat,

v la valeur des prêts.

« Au bout de n années la valeur v devient au taux r .

$$v (1 + r)^n$$

et l'annuité, p , qui versée n fois équilibre $v (1 + r)^n$ au bout de n années est

$$p = v (1 + r)^n \times \frac{r}{(1 + r)^n - 1}$$

de même, l'annuité p' correspondant au taux d'intérêt n' est

$$p' = v (1 + r')^n \times \frac{r'}{(1 + r')^n - 1}$$

« Chaque année l'armateur économise donc

$$p - p'$$

et la répétition de ces n économies actuelles donne au bout de n années, au taux d'intérêt commercial r , une économie dont la valeur actuelle est

$$p - p' \times \frac{(1 + r)^n - 1}{r (1 + r)^n}$$

« Tous calculs faits, il vient donc comme valeur actuelle des économies

$$V \left\{ 1 - \frac{r'}{r} \times \frac{(1 + r')^n}{(1 + r)^n} \times \frac{[(1 + r)^n - 1]}{[(1 + r')^n - 1]} \right\}$$

« Nous rappelons que le taux du Crédit Foncier, lors du vote de la loi était 9,80 ramené par le jeu des allocations de l'Etat à 4,9 %. Sur le marché libre un armateur au crédit déjà établi pouvait raisonnablement espérer obtenir un emprunt au taux de 8,5 %. »

Monsieur LEFOL a indiqué aussi la valeur actuelle en pourcentage de la somme prêtée des économies réalisées dans deux cas.

$$\begin{array}{ll} r = 9,8 \% & r' = 6 \% \\ r = 8,5 \% & r' = 5 \% \end{array}$$

Durée du prêt	1 ^{er} cas	2 ^e cas
	$r=9,8 \% \quad r'=5 \%$	$r=8,5 \% \quad r'=5 \%$
8 ans	0,165	0,125
10 ans	0,195	0,147
12 ans	0,223	0,168
14 ans	0,246	0,187
16 ans	0,268	0,206
18 ans	0,290	0,22
20 ans	0,308	0,24

« Pour un prêt de dix-huit ans et dans le cas de la deuxième hypothèse envisagée pour les taux d'intérêt, l'économie réalisée par l'armateur serait ainsi en valeur actuelle les 0,223 de la valeur du prêt, mais comme celui-ci ne peut dépasser 0,85 de la valeur du navire, la valeur actuelle de l'économie est théoriquement :

$$0,85 \times 0,223 = 0,19 \text{ environ de la valeur du navire. »}$$

Or, nous l'avons vu, une prime de 24 % environ était nécessaire pour compenser la différence des prix.

A priori, les allocations de l'Etat n'avaient pas été calculées sur un taux assez favorable.

CHAPITRE II

Résultats de la loi de 1928.

Loi du 10 août 1929.

SECTION I. RÉSULTATS DE LA LOI DU CRÉDIT MARITIME.

Les statistiques ¹ des navires construits en France ne donnent pas toutes les mêmes renseignements, il est donc utile d'en citer plusieurs.

Les statistiques du Comité Central des Armateurs sont relatives aux navires de commerce construits en France ou à l'Etranger ou achetés à l'Etranger.

Année	Navires construits en France	Total des Navires livrés par l'Etranger	Navires construits à l'Etranger	Navires achetés à l'Etranger
	Tx ²	Tx ²	Tx ²	Tx ²
1926	83.804	89.941	14.195	75.746
1927	70.410	92.852	28.565	64.287
1928	15.885	126.889	8.953	117.936
1929	54.525	121.855	59.939	61.916

(1) Ces statistiques diffèrent quelque peu, car il est probable que pour les établir, on a tenu compte, chaque année des navires commandés, ou lancés, ou mis en service.

(2) Tonneaux de jauge brute.

D'autre part, les statistiques du Bureau Véritas donnent les mêmes renseignements par nature de navires construits :

ligne N° 1 = navires construits en France pour divers armements français.

ligne N° 2 = navires construits à l'Etranger pour les armateurs français.

ligne N° 3 = Total.

Année 1926	Cargos		Paquebots		Pétroliers		Chalutiers		Totaux	
	Nombre de navires	Tonnage brut	Nombre de navires	Tonnage brut	Nombre de navires	Tonnage brut	Nombre de navires	Tonnage brut	Nombre de navires	Tonnage brut
En France	2	4.942	2	18.177	3	1.343	9	6.956	16	61.418
A l'Etranger	1	4.130					1	614	2	4.744
TOTAL	3	9.072	2	18.177	3	1.343	10	7.570	18	66.162
1927										
En France			1	4.800			8	6.423	9	11.223
Etranger	2	9.202					2	1.882	4	11.084
TOTAL	2	9.202	1	4.800			10	8.305	13	22.307
1928										
France			4	19.750	2	15.267	2	395	8	35.412
Etranger	2	5.088	1	1.800	1	353	2	2.278	6	9.519
TOTAL	2	5.088	5	21.550	3	15.620	4	2.673	14	44.931
1929										
France	13	33.167	15	144.462	8	27.595	19	13.774	55	219.198
Etranger	6	20.126	6	52.764	1	353	5	4.774	18	78.017
TOTAL	19	53.293	21	197.226	9	27.948	24	18.548	73	297.215

Nous pouvons suivre facilement la variation des constructions de navires d'après les statistiques du Comité des Armateurs.

En 1926 et en 1927, les armateurs font peu construire mais ils passent leurs commandes en France plutôt qu'à l'Etranger à cause de la baisse du franc.

En 1928, il y a une réduction très forte des commandes, le tonnage des navires construits en France tombe à 15.000 tonneaux, car les armateurs attendent une protection plus complète de la loi, mais comme le fret est rémunérateur, ils achètent 118.000 tonneaux de navires d'occasion à l'étranger.

Malgré la loi du Crédit maritime, les chantiers français, en 1929, ont peu de navires sur cale : le tonnage construit ne s'élève qu'à 54.000 tonneaux.

Il est intéressant d'autre part de noter d'après les statistiques du Bureau Véritas qu'en 1928, la France n'a construit aucun cargo.

En somme, ces résultats paraissent peu satisfaisants puisque les rapporteurs de la loi de 1928 estimaient qu'il était nécessaire de construire chaque année 200.000 tonneaux soit environ 6 % du tonnage total de la flotte.

La liste des prêts du Crédit Foncier fournit des détails plus précis sur l'application de la loi.

Voici le résumé du tableau des prêts du Crédit Foncier pendant la première année d'application de la loi, c'est-à-dire du 1^{er} août 1928, au 1^{er} août 1929.

Désignation	Montant des prêts du Crédit Foncier	Montant des emprunts directs	Montant des Allocations
Constructions en France	Francs 189.849.000	Francs 40.700.000	Francs 5.920.301
Constructions à l'Etranger	7.363.000		52.422
Achats à l'Etranger	2.788.000		27.277
	200.000.000	40.700.000	6.000.000

Pour la première année le maximum des prêts et des allocations est atteint. Mais certains armateurs ont pu passer des commandes simplement parce que la loi leur permettait d'avoir ainsi de l'argent liquide.

En tous cas, si les prêts consentis par le Crédit Foncier et les allocations versées par l'Etat pour les constructions en France sont beaucoup plus considérables que les allocations accordées pour les livraisons de navires par l'étranger, il faut remarquer que ces 189.849.000 francs représentent seulement 83.630 tonneaux commandés en France et les 10.151.000 fr. prêtés pour acheter des navires à l'étranger représentent 51.165 tonneaux de jauge brute.

En somme, nous constatons, qu'en 1928, malgré la loi du Crédit maritime, de nombreuses commandes ont été passées à l'étranger.

D'autre part, au cours de l'année, le taux commercial de l'intérêt a baissé, et le montant de l'allocation accordé par l'Etat s'est trouvé réduit.

En présence de cette situation, le gouvernement s'est décidé à mettre la loi du Crédit Maritime en accord avec les nouvelles circonstances.

Déjà, en juillet 1928, la Chambre Syndicale des constructeurs de navires et de machines marines avait protesté contre la limite minimum de 4 % que l'armateur devait payer obligatoirement. L'allocation de l'Etat était en effet égale à la moitié du taux commercial de l'intérêt, mais la part d'intérêt que versait l'armateur ne pouvait descendre au-dessous de 4 %.

Au fur et à mesure de la baisse du taux commercial de l'intérêt, les versements de l'Etat devenaient de plus en plus faibles et ils devaient même s'annuler si le taux commercial atteignait 4 %.

Or, déjà, entre le dépôt du projet par le gouvernement et le vote de la loi, le taux de l'intérêt était passé de 9,80 à 8,60 %.

Mais le Ministre des finances s'était opposé à une diminution de cette limite inférieure de 4 % parce qu'il ne voulait pas surcharger le budget.

D'autre part, pour attirer dans les chantiers français les commandes de cargos qui étaient presque toutes attribuées à des chantiers étrangers, la Chambre syndicale des constructeurs avait demandé à l'Etat de majorer la ristourne de base accordée pour la construction des cargos en France.

Enfin, le Comité des armateurs prétendait qu'il fallait favoriser l'achat des navires étrangers, ce qui constituait une limitation plus grande de la protection de nos chantiers et il réclamait de nombreux dé-

grèvements fiscaux pour les constructions navales et pour l'armement.

Le 26 décembre 1928, Monsieur MORINAUD déposait un projet tendant à modifier la loi. Après une année d'application, les résultats obtenus confirmaient les critiques et le gouvernement se décidait à amender la loi.

SECTION II. LA LOI DU 10 AOÛT 1929.

La loi votée le 10 août 1929 maintient les dispositions générales de la loi de 1928, mais elle retouche la Convention passée entre l'Etat et le Crédit Foncier et dégrève notre Marine marchande de certaines charges fiscales pour lui permettre de mieux lutter avec l'Etranger.

Elle apporte d'abord trois modifications à la convention du 29 décembre 1927 :

Elle augmente le taux de protection des cargos par rapport au taux de protection des paquebots.

Pour les cargos et autres navires transportant moins de douze passagers, les allocations sont égales à la différence entre le montant de l'annuité due au Crédit Foncier, et celui de l'annuité établie sur la base d'un taux inférieur de 1 % à la moitié du taux réel.

Le mode de calcul de l'allocation reste le même pour les paquebots :

lorsque le prêts est remboursable par annuités, les allocations sont égales, pour les paquebots, y compris

les paquebots mixtes, à la différence entre le montant de l'annuité due au Crédit Foncier et celui de l'annuité établie sur la base d'un taux d'intérêt égal à la moitié du taux réel.

Mais le minimum du taux d'intérêt que l'armateur doit nécessairement payer est abaissé à 3 % : la charge de l'emprunteur ne peut en aucun cas, soit pour les paquebots, soit pour les cargos et autres navires être inférieure à celle d'une annuité calculée au taux de 3 %. De même lorsque le prêt est remboursable à terme fixe, l'allocation est égale à la moitié des intérêts dûs annuellement par l'emprunteur, sans que les sommes restant à la charge de ce dernier puissent être inférieures à 3 % par an du montant du prêt.

La loi tient compte des desiderata des armateurs, et limite la protection qu'elle accorde à la construction navale française :

Pour les constructions ou achats au moyen des prestations en nature de l'Allemagne et pour les achats de navires étrangers ayant plus de trois ans mais moins de dix ans d'âge, l'annuité à la charge de l'emprunteur est calculée sur un taux d'intérêt égal à la moitié du taux réel plus 2 % au lieu de 3 % et l'allocation de l'Etat est égale à la différence entre l'annuité due au Crédit Foncier et l'annuité ainsi déterminée à la charge de l'emprunteur.

Pour ne pas accroître les charges budgétaires qui pouvaient résulter de ces modifications la loi stipule que : le montant maximum des emprunts donnant

droit à l'allocation doit être tel que la somme totale des allocations annuelles correspondant aux emprunts contractés pendant chacune des cinq années prévues par la loi ne dépasse pas en moyenne 6 millions de francs par an.

D'autre part, la loi comme elle l'a déjà fait en 1928 supprime certaines charges fiscales supportées par les navires.

En particulier, elle complète ainsi la protection des constructions navales :

Les articles ou produits bruts ou fabriqués à l'étranger, devant être utilisés à la réparation ou à la transformation des bâtiments de mer de la Marine marchande, sont exemptés à leur importation en France ou en Algérie, des droits inscrits au tarif des douanes, ainsi que de la taxe à l'importation, à charge de justifier, dans les délais déterminés par décrets de l'affectation des dits articles ou produits bruts ou fabriqués aux destinations ci-dessus.

Mais cette exemption en ce qui concerne les droits inscrits au tarif des douanes ne s'étend pas aux machines de navigation et auxiliaires de tous systèmes : chaudières, machines et appareillages électriques; pièces de machines, ancres, chaînes et câbles, cordages, filets et engins de pêche, toiles, ainsi qu'aux objets mobiliers d'usage courant de toute nature tels que meubles, vaisselles, tapis, linge, etc.

Elle exempte en outre de l'impôt sur le chiffre d'affaires :

les affaires effectuées par les chantiers de cons-

truction navale et consistant dans la construction, la réparation ou la transformation des bâtiments de mer, français ou étrangers de la marine marchande, ainsi que les affaires effectuées par les constructeurs d'appareils moteurs, de chaudières, d'appareils auxiliaires ou accessoires et consistant dans la vente, la réparation ou la transformation des dits appareils destinés à ces bâtiments, et enfin les affaires consistant dans la fourniture aux chantiers de construction navale et aux constructeurs d'appareils moteurs et évaporatoires, de produits ou articles bruts ou fabriqués destinés à la construction, au gréement, à l'armement et à la réparation ou à la transformation des bâtiments de la Marine marchande.

SECTION III. RÉSULTATS DE LA LOI DE 1929.

Les résultats du Crédit maritime ainsi retouché ne furent pas meilleurs.

Pour 1930, les statistiques du Comité central des armateurs indiquent les chiffres suivants :

Navires construits en France : 67.869 tonneaux.

Navires livrés par l'Etranger : 146.500 tonneaux.

Dont :

Navires achetés à l'Etranger : 54.427 tonneaux.

Navires construits à l'Etranger : 92.073 tonneaux.

D'après les statistiques du Bureau Véritas, les chantiers maritimes français ont lancé en 1930 pour la France :

4 Cargos de	24.400	tonneaux de jauge brute.	
6 Paquebots .	61.115	—	—
3 Pétroliers .	16.692	—	—
1 Chalutier ..	100	—	—
3 navires tech- niques	2.846	—	—
14 Navires	106.153	tonneaux	—

La même année les étrangers construisaient pour nous :

17 Cargos	67.647	tonneaux de jauge brute.	
1 Paquebot ...	2.500	—	
6 Chalutiers ..	5.598	—	
24 Navires	75.745	tonneaux	

Les armateurs renouvellent leur flotte puisqu'ils font construire près de 200.000 tonnes. Cependant, les deux tiers des commandes sont passées à l'étranger.

Voici le tableau des prêts du Crédit Foncier.

Deuxième année d'application de la loi : du 1^{er} août 1929 au 1^{er} août 1930.

Désignation	Montant des prêts du Crédit Foncier	Montant des emprunts directs	Montant des Allocations
Constructions en France	Francs 84.890.000	Francs 44.150.000	Francs 3.282.070
Constructions à l'Etranger	18.435.000		92.728
Achats à l'Etranger	13.590.000		151.377
	116.915.000	44.150.000	3.526.175

Pendant la deuxième année un peu plus de la moitié des crédits et des allocations seulement sont utilisés.

L'argent emprunté sert à faire construire 34.877 tonneaux de jauge brute en France et 17.576 à l'étranger.

Monsieur BRINDEAU donne dans son rapport au Sénat du 10 mars 1932 les résultats du troisième exercice du Crédit maritime :

Désignation	Construction en France	Construction à l'Etranger	Achats à l'Etranger
Nombre d'Unités	12	12	5
Tonnage approximatif	6.000	7.500	8.000
Montant des prêts	8.616.500	10.957.000	6.055.500
Allocations de l'année	453.165 (1)	22.332	49.825

Le montant des crédits disponibles avait été porté à 250 millions par la loi du 19 mars 1931, mais on n'a utilisé que 25.629.000 francs soit environ 10 % des crédits. Ces chiffres démontrent nettement que la loi manque son but, les armateurs insuffisamment protégés ne passent pas leurs commandes en France et la loi du Crédit maritime en arrive à favoriser les chantiers étrangers.

(1) Dont 71.500 fr. pour les primes à la vitesse (loi du 29 mars 1931) que nous étudierons plus loin.

CHAPITRE III

Etude critique du Crédit Maritime.

Le 10 septembre 1928, un mois à peine après le vote de la loi, le Comité des armateurs prédisait déjà l'insuffisance de ce système :

« Tel qu'il est le crédit maritime ne donnera que
« des résultats limités. Sans doute le crédit mari-
« time permettra à l'armement de se procurer des
« fonds à des conditions meilleures que celles du
« marché, mais l'avantage ainsi consenti n'est pas tel
« qu'il détermine véritablement une politique géné-
« rale de constructions. Le Crédit maritime, si on ne
« le renforce pas, bénéficiera aux entreprises qui
« auraient eu de toutes façons un programme de
« constructions. Il ne suffira pas à susciter des com-
« mandes, non plus sans doute qu'à ramener aux
« chantiers français des commandes qui se diri-
« geaient à l'étranger. »

Pour exposer la loi de 1928, nous avons d'abord examiné le système du Crédit maritime, puis les subventions de l'Etat, nous allons reprendre cet ordre pour faire l'étude critique.

SECTION I. ETUDE CRITIQUE DU CRÉDIT MARITIME.

En 1930, Monsieur Vergé, Secrétaire général de la Chambre syndicale des Constructeurs de navires a fait une étude critique du Crédit maritime. Il expose les différents inconvénients de ce système :

1) En premier lieu Monsieur Vergé proteste contre la limite du montant des prêts pour chaque armateur. Ils ne peuvent emprunter plus de 40 millions s'il n'existe pas de reliquats sur les exercices précédents ou des crédits disponibles à la fin de l'exercice en cours.

« Cette limite dit-il vient d'arrêter l'exécution du programme d'ensemble par les grandes sociétés d'armement¹. Incertaines au sujet des facilités qu'elles pourront trouver dans le crédit maritime, elles préfèrent s'adresser aux chantiers étrangers et bénéficier des avantages de prix qu'elles y trouvent. La loi du 10 août 1929 a apporté une atténuation à ce régime en instituant pour l'armement, lorsque la faculté de 200 millions de prêts du Crédit Foncier est épuisée, la possibilité d'emprunter directement tout en bénéficiant des allocations, mais cette facilité nouvelle demeure assez restreinte, elle représente 40 millions environ. »

Toutefois, sur ce point les Compagnies d'armement n'ont pas eu à se plaindre : les crédits prévus n'ont pas été utilisés, et la Cie générale Transatlan-

(1) L'Europe Nouvelle, 21 juin 1930.

tique par exemple, a pu emprunter 65.000.000 de francs au Crédit Foncier entre le 1^{er} août 1928 et le 1^{er} août 1929.

2) *Obligation de produire des gages.* « Le prêt¹ est garanti par un gage établi sous forme d'hypothèque sur les navires appartenant à l'emprunteur.

« La loi d'hypothèque maritime qui avait été votée il y a cinquante ans, à la suite des études de la commission de 1874, reçoit ainsi une application étendue grâce, en particulier, à la collaboration du Crédit Foncier. Mais il ne faut pas se faire d'illusions à cet égard; à l'heure actuelle, la flotte de l'armement français ne supporte presque aucune hypothèque. Si les armateurs sont à même de produire les garanties supplémentaires exigées par le Crédit Foncier en plus du navire mis en construction, cette faculté va se réduire au fur et à mesure de l'engagement des navires déjà construits. Lorsque la flotte marchande sera plus ou moins grevée d'hypothèques, le Crédit maritime ne pourra plus jouer que sur le navire mis en construction, soit pour 50 % seulement de la valeur vénale. Un des avantages du Crédit maritime qui prévoit, sous condition d'apports supplémentaires, des prêts jusqu'à concurrence de 85 % de la valeur du navire, disparaîtra de ce fait. »

D'autre part, il est clair que certains armateurs ne tiennent pas à hypothéquer leurs bâtiments, car ensuite, ils n'ont plus la possibilité de les faire passer

(1) Le Crédit maritime et ses résultats. M. VERGÉ. Europe Nouvelle, 21 juin 1930.

sous un autre Pavillon, ni d'emprunter lorsqu'ils ont besoin d'argent pour d'autres motifs que des constructions. Cette sujétion risque d'être une gêne pour leur exploitation.

3) D'un autre côté, la loi s'est efforcée d'obvier à une difficulté particulièrement grave. Cette difficulté résulte de la réalisation des gages en cas de faillite de l'armateur.

Le navire est, à une certaine époque, estimé aussi exactement que possible par le Bureau Véritas. Le Crédit Foncier consent seulement un prêt égal à la moitié de cette valeur, ce qui est une somme relativement faible par rapport au gage, il peut arriver cependant qu'il ne rentre pas dans ses fonds lors de la réalisation du navire.

Il suffit que l'état économique général soit en baisse, que les frets aient diminué ou que les matières premières aient baissé. De toute façon un bâtiment construit pour une certaine ligne trouve difficilement acheteur pour une ligne différente à laquelle il sera forcément mal adapté, car les plans d'un navire sont toujours établis en vue d'un service déterminé sur une certaine ligne de navigation.

Si par exemple une provision de vingt-quatre heures de combustible suffit à un paquebot pour faire plusieurs fois le voyage Calais-Douvres, elle ne lui permet pas d'effectuer le trajet Marseille-Alger qui dure trente heures. Pour adapter le paquebot à son nouveau service il ne suffirait pas d'agrandir les soutes, il faudrait aussi aménager pour les pas-

sagers des cabines supplémentaires, des salles à manger, etc., ce qui entraînerait des modifications très coûteuses.

Cette année, en 1932, et l'exemple est valable aussi pour 1930, un cargo : le Picardie, avait été estimé par le Bureau Véritas comme pouvant permettre un prêt de 6 millions.

L'armateur a fait faillite, le navire n'a été vendu que 3 millions, le Crédit Foncier a perdu deux millions et demi.

La Caisse de garantie remboursera ces deux millions et demi, mais une nouvelle compagnie vient encore de faire faillite et le montant disponible de la caisse est seulement de 9 millions de francs cette année (1932).

SECTION II. ETUDE CRITIQUE DES ALLOCATIONS ACCORDÉES A LA CONSTRUCTION NAVALE.

1° *Obligation de prêt.*

« La subvention à la construction navale¹, dit
« Monsieur Vergé, n'est accordée qu'autant que l'ar-
« mateur contracte un prêt et par conséquent éprouve
« des besoins de fonds pour faire construire un na-
« vire. C'est actuellement le cas général, mais souvent
« l'armateur disposera des fonds nécessaires, soit lors-
« qu'il aura amorti régulièrement sa flotte et qu'au

(1) Ibid., page 103.

« bout de vingt ans il retrouvera les sommes investies, « soit en cas de sinistre, lors de l'encaissement des « sommes pour lesquelles il s'était assuré; dans ce « cas toute protection disparaît. »

En effet, si l'armateur a l'argent nécessaire pour faire construire le navire qu'il désire, il ne s'adressera certainement pas aux chantiers français. Il sait que l'Etat français est disposé à lui fournir une partie de l'argent à un taux d'intérêt de 3 % au minimum, mais il a l'argent nécessaire, cet argent est placé dans une banque et ne lui rapporte pas plus de 2 %. Il s'adressera aux chantiers étrangers qui pourront lui livrer un navire à un prix inférieur à celui des chantiers français.

2° Incertitude au sujet du taux de protection.

« Les avantages ¹ qui résultent de la loi sur le Crédit maritime pour la construction française et par conséquent la mesure de la protection qu'elles lui fournissent, varient d'après la durée et le montant du prêt, d'où des inégalités de traitements et même un certain arbitraire » (qui a encore été accru en 1931 et en 1932).

« En pratique les prêts peuvent être accordés pour vingt ans et jusqu'à 85 % du prix du navire, mais ils n'ont jamais été consentis pour une durée supérieure à quinze ans et ils représentent rarement plus de 60 % du prix du navire. C'est pourquoi il est illusoire de calculer les avantages du Crédit maritime

(1) Ibid., page 103.

d'après les maxima théoriques qui ne sont jamais atteints en pratique. »

3° Limite du taux de l'intérêt.

« Les avantages du Crédit maritime¹ sont limités par un abaissement du taux d'intérêt qui ne peut tomber au-dessous de 3 %; ainsi l'Etat a repris d'un côté ce qu'il avait accordé de l'autre.

« A l'heure actuelle, cette limitation, qui ne jouait pas le 10 août dernier, se trouve en vigueur depuis que le Crédit Foncier a abaissé le taux de l'intérêt au-dessous de 8 %. L'avantage consenti pour la construction des navires de charge par la loi du 10 août 1929 est diminué de ce fait et c'est une des raisons sans doute pour lesquelles il est demeuré sans effet.

« Pour pouvoir dans l'avenir maintenir les avantages du Crédit maritime, il importe de lever toute restriction du taux de l'intérêt, puisque c'est précisément en agissant sur ce taux et en établissant un taux plus favorable qu'à l'étranger que la loi vient en aide à la construction navale. »

4° Baisse du taux de l'intérêt.

La baisse du taux de l'intérêt a pour conséquence directe la diminution de l'allocation accordée par l'Etat. A ce sujet, nous avons relevé dans le rapport de Monsieur JENOUVRIER fait au nom de la commission des finances², les chiffres suivants qui établissent

(1) Ibid., page 103.

(2) Annexe au procès-verbal de la séance du Sénat du 10 mars 1931.

nettement la baisse du taux de protection pour les paquebots.

Date	Taux d'intérêt demandé par le Crédit Foncier	Taux d'intérêt à la charge de l'armateur	Taux d'intérêt à la charge de l'Etat	Allocation de l'Etat pour 100 Prêts de 20 ans
1 ^{er} août 1928	8,60 %	4,30 %	4,30 %	3,05 %
10 août 1929	8,20 %	4,10 %	4,10 %	2,88 %
novembre 1929	7,55 %	3,775 %	3,775 %	2,60 %

Dans ces conditions, M. Vergé prévoit que le taux de l'intérêt allant toujours en diminuant, il arrivera un jour où la protection de l'Etat au moyen d'une bonification d'intérêt deviendra impossible.

Il ajoute, que la protection accordée par l'Etat étant constituée par une différence d'intérêt de 3 % pour les paquebots et de 4 % pour les navires de charge, cette différence peut jouer à l'heure actuelle où le taux d'intérêt du Crédit Foncier est de 7,55 %, elle ne jouera plus dans l'avenir si le Crédit Foncier abaisse son taux d'émission à 4 ou 4 ½ %. Il sera très difficile de maintenir les avantages prévus par les lois de 1928 et 1929.

5° Mais, même si l'on pouvait écarter tous ces inconvénients, il n'en resterait pas moins que la protection des chantiers de construction navale est inefficace, parce qu'elle est insuffisante.

(1) Annexe au procès-verbal de la séance du Sénat du 10 mars

Nous avons vu que la protection réalisée par le système du Crédit maritime s'élève au maximum à 0,19 environ du prix d'un paquebot, au lieu de 0,24 nécessaire, et ce maximum n'est jamais atteint.

Supposons que la loi soit applicable indéfiniment qu'un armateur ait une flotte de vingt bâtiments et désire la conserver en usant du Crédit maritime. Il commande chaque année un bâtiment toujours du même type, au même cours, ou en tous cas au même prix.

Admettons, enfin, que le bâtiment coûte 30 millions et que l'armateur emprunte 20 millions et se libère vis-à-vis du Crédit Foncier en dix annuités dès la première année après le prêt.

L'annuité pour rembourser 200 millions en dix ans est 1.744.700 francs au taux de 3 %.

La première année cet armateur ne doit payer que 10 millions, différence entre le prix du premier bâtiment et le prêt consenti.

La deuxième année il verse pour le deuxième bâtiment et pour l'amortissement du prêt relatif au premier :

10 millions + 1.744.700 frs.

La troisième année :

10.000.000 + (1.744.700)2.

La quatrième année :

10.000.000 + (1.744.700)3; et ainsi de suite.

La onzième année et toutes les années suivantes, il versera pour avoir un bâtiment, 27 millions 44.700

au lieu de 30 millions. L'Etat lui donnera donc 2.553.000 frs soit 8,50 % seulement du coût du navire.

L'Etat s'est rendu compte que cette protection était trop faible et mal établie, il a décidé de prendre de nouvelles mesures en 1931.

La baisse de l'intérêt l'obligeait également à retoucher la loi.

CHAPITRE IV

Transformation de la protection de l'Etat.

Lois du 29 mars 1931 et du 9 avril 1932.

Les lois de 1931 et 1932 ne semblent pas modifier l'économie générale du système antérieur, elles ont cependant transformé la protection de la construction navale.

SECTION I. LOI DU 29 MARS 1931.

La loi du 29 mars 1931 a d'abord pour but d'adapter le système du Crédit maritime à la situation de cette année là.

D'abord la commission, que la Convention du 29 décembre 1927 accordait au Crédit Foncier est ramenée de 1 % à 0,80 %, car la loi nouvelle supprime le prélèvement de 0,20 destiné à la Caisse de garantie.

D'autre part en 1931, le taux de l'intérêt de l'argent a encore baissé, comme nous l'avons vu, il est

descendu à 7,55 %, le taux à la charge de l'armateur pour les cargos devait être $\frac{7,55}{2}$ — soit 2,775, mais le minimum fixé par la loi l'a fait remonter à 3 %.

Pour remédier à cet inconvénient, la loi de 1931 déclare que la charge de l'emprunteur ne peut être inférieure à celle d'une annuité calculée au taux de 2 % pour les cargos et de 3 % pour les paquebots.

Enfin la baisse du taux de l'intérêt a encore eu une autre conséquence : l'allocation de l'Etat, qui est de la moitié du taux de l'intérêt, a diminué pour un emprunt d'une même valeur. Puisque l'Etat est toujours décidé à accorder chaque année 6 millions de francs pour les allocations, les crédits ouverts aux armateurs peuvent être augmentés, ils ont été portés à 250 millions de francs par an.

II. Jusqu'en 1931, l'allocation de l'Etat était proportionnelle au montant du prêt et consistait seulement en une bonification du taux de l'intérêt, la grande innovation de la loi de 1931 est de permettre au Ministre de la Marine Marchande de verser l'allocation correspondant à un prêt de 85 % de la valeur du navire même si l'armateur n'emprunte pas une somme égale à 85 % de cette valeur.

Le 2^e alinéa de l'article 2 stipule en effet que :

« Le Ministre de la Marine Marchande peut, dans certains cas, lorsque le montant du prêt accordé à l'armateur demeure inférieur à 85 % du prix de construction, augmenter, pour les navires construits en

France, les allocations annuelles, sans toutefois qu'elles puissent être supérieures à la somme qu'elles atteindraient si le prêt représentait 85 % du prix des constructions; sous réserve que la somme totale des allocations ne dépasse pas 6 millions de francs par an. »

Cela ne signifie pas seulement, comme il est dit dans les motifs de la loi, que l'Etat a voulu favoriser les petits armateurs qui ne pouvaient donner en gage que le navire à construire, car la loi ne dit pas que cet article ne s'applique qu'aux petits armateurs.

Tous les armateurs qui ont l'argent nécessaire peuvent dorénavant se contenter de faire un emprunt minime et de demander des allocations, qui sont alors calculées par le Ministre de la Marine Marchande sur le montant d'un prêt fictif.

Par exemple pour un paquebot de 33 millions 200.000 frs, le Bureau de Véritas a estimé que le Crédit Foncier pourrait consentir un prêt de 28 millions remboursable par annuités pendant 20 ans. Le Ministre de la Marine Marchande a accepté d'accorder, d'après cette estimation, une allocation de 601.000 fr. chaque année pendant 20 ans.

Cette allocation a été majorée et portée à 721.000 fr. en raison des primes de vitesse que nous étudierons ultérieurement. L'armateur a demandé au Ministre de la Marine Marchande de lui verser l'allocation immédiatement, soit :

721.000 francs multipliés par 20, moins l'intérêt, c'est-à-dire 8 millions environ.

En somme, depuis 1931, le montant de l'allocation est fixée indépendamment du montant du prêt et il fait figure de prime.

Le Ministre de la Marine Marchande, qui déjà était libre de fixer arbitrairement la durée du prêt et pouvait ainsi augmenter ou diminuer l'allocation suivant le chantier appelé à construire, peut dorénavant décider souverainement du montant de l'allocation attribuée aux armateurs.

Ces deux traits se retrouvent également dans le mode de calcul des primes de vitesse, et dans la loi de 1932.

Mais ce système de protection demeure encore lié au Crédit Maritime, car la loi de 1931 n'est qu'un amendement apporté à la Convention passée entre le Crédit Foncier et l'Etat, l'armateur qui désire des allocations doit faire un emprunt même minime au Crédit Foncier, son navire est hypothéqué et les allocations sont toujours proportionnelles à la durée du prêt.

III. La loi prévoit, enfin, que des allocations supplémentaires peuvent être accordées pour les navires à grande vitesse.

Pour que nos armateurs puissent lutter avec leurs concurrents étrangers, il leur faut des navires rapides, or, en raison de leur âge nos bâtiments sont en majeure partie des navires lents.

Mais l'augmentation de vitesse se traduit par un accroissement considérable du prix de construction et des frais d'exploitation.

Monsieur Coty cite, à ce sujet, une étude publiée par un journal anglais.

« Il est intéressant de mesurer l'influence de la vitesse sur le prix d'achat des navires...

« Nous examinerons deux types : les navires de charge de 10 à 16 nœuds et les paquebots de grande classe. Nous considérerons les navires de charge, d'une portée en lourd de 7.000 tonnes et susceptibles d'effectuer un transport de 4.000 milles. En prenant comme base un navire de 10 nœuds, nous évaluerons l'augmentation du prix de la construction avec la vitesse. Cette comparaison est donnée dans le tableau ci-après.

Vitesse en nœuds	10	12	14	16
Indice du prix de la construction	100	127	159	200

« D'après ces chiffres, si pour un navire de 10 nœuds, le prix de revient atteint 8 millions, le prix de revient d'un navire de même capacité et d'une vitesse de 14 nœuds atteindra 12 millions, 8.

« L'évaluation est plus difficile pour les paquebots. Différentes solutions peuvent être adoptées suivant la façon dont on limite la capacité au minimum pour maintenir le déplacement constant malgré l'augmentation de vitesse : tel l'exemple du *Mauretania* avec les améliorations et la réduction de poids, tels, d'autre part les exemples du *Bremen* avec 27 nœuds et de l'*Empress of Britain* avec 24 nœuds.

« Nous examinerons les deux cas : à déplacement constant, nous aurons les résultats suivants, pour les navires de 21, 24, 27 nœuds, la base de comparaison étant le navire de 20 nœuds.

Vitesse en nœuds	20	21	24	27
Indice du prix de la construction	100	105,2	130	177
Indice du prix de la construction, en tenant compte des compensations	96,8	101,3	121,8	152,6

« Pour les paquebots dont le déplacement varie, la capacité de transport étant maintenue; les chiffres sont donnés par le tableau suivant. »

Vitesse en nœuds	20	21	24	27
Indice du prix de la construction	100	112	156	203
Indice du prix de la construction, en tenant compte des compensations	96,8	107,8	146,25	184,7

Les chiffres fixés par la loi offrent une certaine concordance avec ceux qui figurent dans ces tableaux.

D'après la loi, le Ministre de la Marine Marchande peut augmenter l'allocation de l'Etat dans une proportion qui ne peut pas dépasser :

1° Pour toutes les catégories de navires :

100 pour cent si la vitesse d'essai du navire maintenue pendant 12 heures, dans les conditions d'explo-

tation, est comprise entre 22 nœuds et 24 nœuds inclus,

125 % si cette vitesse est comprise entre 24 et 26 nœuds inclus,

150 % si cette vitesse est supérieure à 26 nœuds.

2° Pour les navires de charge transportant moins de 12 passagers.

50 % si la vitesse est comprise entre 14 nœuds et 16 nœuds inclus.

100 % si la vitesse est supérieure à 16 nœuds.

Le montant total des suppléments d'allocation qui peuvent être accordées en raison de la vitesse pendant la durée d'application de la loi du 1^{er} août 1928 ne peut dépasser 4 millions de francs. Cette somme est allouée en dehors des 6 millions déjà prévus par les lois précédentes. Les armateurs qui veulent obtenir ces majorations doivent fournir des justifications. Ces justifications sont soumises à l'avis de la Commission qui est chargée de faire l'estimation de la valeur vénale du navire.

Les allocations sont versées par l'Etat au Crédit Foncier à la décharge de l'emprunteur jusqu'à concurrence de la part d'annuité due par celui-ci au Crédit Foncier, le surplus est payé à l'emprunteur. Elles cessent d'être versées après remboursement intégral du prêt au Crédit Foncier.

La Commission chargée d'examiner les demandes de supplément d'allocation en raison de la vitesse s'est montrée très stricte dans ses avis.

Un armateur décidé à commander un navire de 22 nœuds, a fait un emprunt, et il a demandé les

allocations majorées par la prime de vitesse, le ministre a répondu : Vous me demandez un supplément d'allocations mais le navire que vous avez fait construire précédemment faisait 20 nœuds. Vous ne pouvez pas prétendre qu'il y ait une telle augmentation de prix pour ce nouveau navire.

Le Ministre a accepté la demande d'emprunt en spécifiant que la majoration ne dépasserait pas 80 %, la loi accorde bien une majoration de 100 % pour un navire dont la vitesse est comprise entre 22 et 24 nœuds, mais le Ministre était libre d'accorder ou de refuser ce supplément correspondant à 100 % et il a estimé dans ce cas qu'il devait donner une prime plus faible pour 22 nœuds que pour 24.

SECTION II. RÉSULTATS DE LA LOI DU 29 MARS 1931.

Il est difficile de connaître exactement les résultats de la loi de 1931.

Le Comité central des armateurs indique bien les chiffres suivants pour les constructions de 1931.

	Tonneaux de jauge brute.
Navires construits en France ..	128.411
Navires provenant de l'Etranger.	63.134
Navires construits à l'Etranger.	35.470
Navires achetés à l'Etranger ...	27.664

Le Glasgow Herald donne des chiffres analogues.

D'après ce journal, les chantiers français ont lancé pour les armateurs français :

7 cargos	24.119 tonneaux.
4 paquebots	65.000 —
7 pétroliers	9.670 —

18 navires	98.789 tonneaux
------------------	-----------------

Et les chantiers étrangers :

2 cargos	3.161 tonneaux.
5 pétroliers	36.001 —

7 navires	39.162 tonneaux.
-----------------	------------------

Mais, cela ne nous renseigne pas sur les sommes versées par l'Etat, le montant des prêts consentis par le Crédit Foncier et les allocations versées aux armateurs, nous n'avons pu obtenir à ce sujet le tableau de la 4^e année d'application de la loi du Crédit Maritime. Rappelons que pour la 3^e année (1^{er} août 1930, 1^{er} août 1931), le dixième seulement des Crédits ouverts avaient été utilisés.

Dans leurs rapports au Sénat et à la Chambre du 10 mars 1932 et du 8 décembre 1931, Monsieur Brindeau et Monsieur Coty sont d'accord pour déclarer :

« Depuis le vote de la loi du 29 mars 1931 qui pourtant apportait aux dispositions du Crédit Maritime des améliorations certaines il a été commandé en France :

2 paquebots de	8.500 tonneaux.
2 cargos de	7.000 —

15.000 tonneaux.

« Pour la même période les commandes faites à l'étranger ont porté sur :

1 paquebot	5.000 tonneaux.
4 cargos	20.000 —
4 chalutiers	800 —
	25.800 tonneaux.

« Comme on le voit, les navires de charge, cargos et chalutiers, échappent presque en totalité à nos chantiers.

« La valeur des commandes ainsi passées à l'Etranger dépasse 70 millions de francs. Si elles avaient été faites aux chantiers français, elles auraient grandement atténué la crise actuelle. »

Monsieur Coty ajoute que le fonctionnement du Crédit maritime est à peu près arrêté et qu'il reste pour les 20 mois environ que durera l'application de cette législation des disponibilités correspondant à trois années.

Le gouvernement avait des crédits et des fonds à sa disposition, il lui était facile d'intervenir pour augmenter encore le taux de la protection.

Cette intervention était d'autant plus indispensable qu'en 1931, l'Angleterre avait abandonné l'étalon d'or, la chute de la livre sterling accentuait l'écart entre le prix de revient des constructions en France et en Angleterre et contribuait à détourner les commandes des chantiers français.

Le gouvernement avait eu recours aux relèvements

douaniers pour protéger les produits français contre les produits importés d'Angleterre, il se devait de soutenir nos constructeurs par des subventions plus élevées.

En outre, en raison de la crise mondiale tous les pays se hérissaient de barrières douanières, le fret diminuait, les armateurs désarmaient et ne songeaient pas à faire construire des navires.

D'autre part, la Marine militaire comme nous l'avons vu réduisait le nombre de ses commandes. Le chômage commençait à sévir : 2.000 ouvriers étaient renvoyés et le nombre des chômeurs était encore en augmentation; à cette époque M. Olivier Quéant signalait que dans la région de Nantes et St-Nazaire sur 22 cales, 16 étaient vides ¹.

Dans ces conditions, le Parlement se décida à voter la loi du 9 avril 1932.

SECTION III. LA LOI DU 9 AVRIL 1932.

Cette nouvelle loi étend l'application du Crédit maritime aux appareils spéciaux des navires de pêche. Elle augmente l'aide que l'Etat peut apporter à la construction navale, elle accroît ainsi les pouvoirs du Ministre, mais elle conserve tout le système du Crédit maritime, en particulier le montant des crédits ouverts en 1928, modifié en 1931 reste fixé à 250 mil-

(1) Journal de la Marine Marchande du 3 décembre 1931.

lions pour les prêts et 6 millions pour les allocations chaque année.

Tout d'abord, l'extension du Crédit maritime à l'industrie de la pêche paraissait nécessaire en raison de l'épuisement des bancs rapprochés de nos côtes, qui obligeaient les armateurs à augmenter le rayon d'action de leurs chalutiers.

Aussi, sur la demande expresse de la Commission de la Marine marchande, la loi décide-t-elle que le Ministre de la Marine marchande peut consentir des prêts pour le changement de l'appareil moteur ou l'installation des moteurs des navires de pêche, pour l'installation à bord de ces navires de dispositions frigorifiques et appareils destinés à la préparation des produits de la pêche et au traitement des sous-produits, à condition que les installations soient faites en France et que les appareils soient de construction française.

Les armateurs peuvent ainsi réaliser une économie de combustible, réduire les emplacements occupés par la machinerie, augmenter la capacité du navire et accroître son rayon d'action, et les constructeurs français sont protégés.

En deuxième lieu une modification importante de la loi permet au Ministre de la Marine Marchande d'augmenter beaucoup les subventions à la construction navale :

Le Ministre peut dans certains cas augmenter l'allocation pour la construction de navires en France, dans une proportion ne dépassant pas 40 %, sous ré-

serve que la somme totale des allocations de l'Etat ne soit pas supérieure à 6 millions de francs par an. De plus, pendant la période d'instabilité des monnaies des pays étrangers possédant des chantiers de constructions navales, il peut calculer l'allocation sur l'intégralité du prix du navire au lieu de la calculer sur une base égale au maximum à 85 % de ce prix.

A la suite de ces nouveaux amendements, l'allocation pour un paquebot de 22 nœuds calculée sur 100 % de la valeur du navire majorée de 40 % s'il y a lieu puis de 100 % pour la vitesse correspond à $100 \times 1,4 \times 2 = 2,8$ du prix du navire au lieu de 85 %.

La protection qui était de 19 % en 1928 quand les allocations étaient calculées sur 85 % du prix du navire, peut donc atteindre actuellement

$$\frac{19 \times 2,8}{0,85} = 62,5 \%$$

ce qui représente une valeur très élevée.

Ces allocations constituent bien entendu des maxima; ces maxima sont largement suffisants pour que les constructeurs puissent lutter contre les étrangers.

Sous cette seule réserve que la Commission constituée en 1928, et composée d'un délégué du Ministre de la Marine Marchande, d'un délégué du Ministre des Finances, et d'un délégué du Bureau Véritas donne un avis unanime, le Ministre de la Marine Marchande décide souverainement pour chaque navire du montant de l'allocation qu'il accordera à l'armateur.

La loi est donc très souple, le Ministre calcule dans chaque cas le prix anglais, il demande à chaque chantier français, le prix au-dessous duquel il ne peut descendre et il lui est possible d'accorder à l'armateur une somme suffisante pour le décider à faire construire le navire en France.

Cette loi qui permet d'adapter la protection à chaque genre de construction, et à chaque navire, n'est-elle pas trop arbitraire ?

Le Ministre de la Marine Marchande est seul juge du taux de la prime puisque c'est lui qui décide de la durée du prêt, du montant fictif de l'emprunt sur lequel l'allocation sera calculée et du taux de la majoration pour les primes à la vitesse.

Le Ministre aurait ainsi la possibilité de favoriser plus ou moins certains chantiers en accordant des allocations variables suivant que le navire est construit par tel ou tel chantier déterminé et il aurait le même pouvoir à l'égard des armateurs.

Aucune disposition n'a été prévue par la loi pour empêcher qu'il en soit ainsi.

Monsieur le Sénateur Brindeau a cependant déclaré dans son rapport au Sénat en date du 1^{er} mars 1932, que lorsqu'elle accorderait des suppléments d'allocation, « la Commission ne devrait présenter ses conclusions qu'avec la plus grande impartialité en banissant toute autre considération ».

De même Monsieur Coty écrit dans son rapport à la Chambre du 8 décembre 1931 : « La législation sur le Crédit Maritime devra être appliquée en considé-

ration des mérites propres de chacun des projets soumis à l'Administration sans qu'en principe certains chantiers puissent être l'objet d'une exclusion systématique ».

D'autre part l'Etat peut accorder des allocations aux armateurs même s'il ne font qu'un emprunt très minime. On pourrait envisager la suppression complète du lien qui rattache ses allocations au système du prêt et par suite à l'obligation de l'hypothèque qui constitue la pierre d'achoppement du Crédit Maritime et atténue les mesures de protection accordées par le Parlement.

Toutefois l'obligation de l'hypothèque a l'avantage de maintenir sous pavillon français les navires construits sous le régime des allocations; si elle était supprimée, les bénéfices de la loi pourraient aller à des armateurs étrangers.

CONCLUSION

En résumé, l'industrie des Constructions Navales dépend en grande partie de l'activité de l'armement, c'est-à-dire de l'activité des échanges entre les pays.

Cette activité est, elle-même, subordonnée à des circonstances permanentes ou occasionnelles, économiques, politiques et scientifiques, savoir :

Allocations à l'armement en compensation des inégalités fiscales imposées à la Marine marchande par les différents pays, inégalité des richesses minières des divers pays, émigration, cours des changes, guerres avec des pays d'outre mer, guerres civiles ou agitation politique dans les pays consommateurs ou dans les pays producteurs, exploitation de contrées précédemment fermées au commerce européen, ouverture de nouvelles voies de navigation (Suez, Panama), développement de la houille blanche, développement des moteurs Diesel.

Les circonstances occasionnelles ont beaucoup plus d'importance que les circonstances permanentes sur l'activité des échanges.

Les mesures de protection des chantiers de constructions navales doivent donc présenter une grande souplesse afin de pouvoir s'adapter à toutes ces circonstances.

D'autre part, nous avons exposé quelle était, sur le prix de revient, l'influence de la répartition des

chantiers par rapport aux lieux de production des matériaux finis ou semi finis employés actuellement en construction navale.

Le problème de la protection comporte, de ce point de vue, une donnée fixe qui permet d'apprécier dans une certaine mesure le taux de la protection nécessaire.

La répartition des colonies par rapport à la France dans la carte du monde fournit une indication très précise sur les lignes de navigation dont l'exploitation doit être assurée, sur les vitesses et les caractéristiques des navires à mettre sur ces lignes et dont la construction doit être favorisée avant tout, compte tenu du développement économique de ces colonies : ouvrages des ports, wharfs, dragages des passes et des accès, moyens de manutention, jetées-abris, exploitations agricoles ou minières, etc...

On a ainsi une deuxième donnée qui évolue avec le développement des colonies.

Mais, il est inutile d'insister sur le taux de la protection à accorder : les lois du Crédit maritime assurent à la construction navale française une protection très suffisante; or elles n'ont pas donné de bons résultats. D'ailleurs ces lois ne seront plus applicables aux constructions postérieures au 1^{er} août 1933 et le gouvernement va être obligé d'envisager de nouvelles mesures.

Il conviendrait peut-être, à cet égard, de s'inspirer des conceptions de la Marine Militaire, la continuité

des programmes favorisant les conditions d'exploitation des chantiers.

On obtiendrait certainement des résultats du même genre en faisant une liaison des programmes de développement des colonies, de leur moyens d'action des ouvrages de leurs ports et des programmes de construction correspondants des navires de la Marine Marchande.

On ne voit pas quelles difficultés pourraient s'opposer à ce que ces programmes soient faits, d'accord avec la Marine de Guerre.

L'ensemble de ces programmes : Colonies, Marine Marchande, Marine de Guerre, Constructions, donneraient sans doute des résultats satisfaisants.

Enfin, il paraît indispensable de compléter la protection de la construction navale en accordant des compensations à l'armement, sinon les armateurs en butte à des charges fiscales et sociales plus lourdes que celles des étrangers sont incapables de soutenir la concurrence.

TROISIEME PARTIE

LE CREDIT MARITIME MUTUEL

A côté du Crédit Maritime organisé par la loi du 1^{er} août 1928, il est intéressant d'étudier une institution qui favorise également la construction navale : le Crédit Maritime Mutuel. L'Etat est venu en aide aux pêcheurs, pour leur permettre d'améliorer leur situation devenue misérable au début de ce siècle par suite de la concurrence des chalutiers à vapeur; il leur consent, par l'intermédiaire des sociétés de Crédit Maritime, des prêts à des taux d'intérêt peu élevés, 4 % au maximum, pour la construction ou l'achat de leurs bateaux de pêche.

Le Crédit Maritime Mutuel a été créé à l'imitation du Crédit Agricole. C'est la loi du 4 décembre 1913, qui contient les dispositions essentielles du système; avant d'en étudier le fonctionnement, nous allons tracer un rapide historique.

*

* *

SECTION I. HISTORIQUE.

C'est dans une circulaire du 31 décembre 1899 sur le fonctionnement des sociétés d'Assurances Mu-

tuelles entre marins qu'il est question pour la première fois du « Crédit Mutuel ».

Dans cette instruction, le Ministre de la Marine proposait aux sociétés d'assurances-matériel d'affecter une partie de leurs fonds de réserve à des prêts qui pourraient être consentis à leurs adhérents. Mais très peu de sociétés usèrent de la faculté que leur avait donnée la circulaire de 1899 (enquête de 1905). Le Ministre de la Marine créa alors une « Caisse Nationale de prêts » qui, en 1905 et en 1906, reçut 760.000 francs prélevés sur la retenue de 2 % effectuée sur les primes à la Marine Marchande.

En outre, le département de la Marine préparait un projet qui devint la loi du 23 avril 1906.

Cette loi ne prévoyait que la création de caisses locales auxquelles elle n'octroyait aucune avance, aussi se montra-t-elle rapidement insuffisante.

En effet, on sait que les Etablissements de Crédit exigent trois signatures pour escompter les effets, or, ceux de la Caisse de Crédit n'en comportaient que deux, celle de l'emprunteur et celle de la Caisse, il était donc difficile de les négocier.

D'autre part, ces caisses n'avaient comme ressources que les souscriptions de leurs adhérents qui étaient très modestes.

La loi du 18 juin 1909 créa les Caisses régionales; les billets souscrits par les emprunteurs et revêtus d'une troisième signature, celle de la Caisse régionale purent alors être facilement négociés.

La loi du 25 mars 1910 posa le principe de l'aide

de l'Etat et constitua le premier fonds des Caisses régionales avec des subventions prélevées sur la retenue de 2 % des primes à la Marine Marchande et sur le produit des jeux. Ces avances de l'Etat étaient faites sans intérêt.

Mais d'autres difficultés surgirent bientôt :

D'abord, les lois ne désignaient pas clairement les bénéficiaires du Crédit Maritime Mutuel, elles ne prévisaient pas que les bénéfices du crédit étaient réservés aux pêcheurs.

Elles n'avaient pas prévu non plus que des personnes étrangères à l'industrie de la pêche mais disposées à la favoriser pourraient lui apporter des capitaux.

De plus, il n'y avait aucun lien entre les coopératives, et la loi ne permettait pas aux membres d'une coopérative de s'approvisionner dans les ports variés où l'exercice essentiellement mobile de sa profession oblige le pêcheur à aborder.

Mais la cause principale de l'échec de la loi tenait avant tout au fait que si elle autorisait les prêts individuels et collectifs à court terme, la loi était, par contre, muette sur le prêt individuel à long terme. Le prêt à long terme ne pouvait se faire que par l'intermédiaire des coopératives, de sorte que, lorsqu'un prêt à long terme était consenti à un membre de la coopérative, tous les autres membres étaient solidairement responsables du remboursement, ce qui rendait le prêt individuel à long terme pratiquement irréalisable.

La loi du 4 décembre 1913 a remédié à ces différents inconvénients; c'est elle qui a organisé définitivement le Crédit Maritime Mutuel; les lois postérieures du 8 août 1924, du 30 décembre 1925 et du 28 mars 1928 n'ont retouché que des points de détail.

SECTION II.

FONCTIONNEMENT DU CRÉDIT MARITIME MUTUEL.

§ 1. — *Objet :*

L'article 1^{er} de la loi du 4 décembre 1913 stipule que le Crédit Maritime Mutuel a exclusivement pour objet de faciliter les opérations se rattachant à la capture, à l'élevage, au parcage, à la conservation et à la vente des produits des eaux maritimes ou du domaine maritime.

Il précise les opérations pour lesquelles on peut avoir recours au Crédit maritime mutuel, et en premier lieu il cite la construction et l'achat des bateaux de pêche.

§ 2. — *Bénéficiaires.*

Les personnes qui peuvent faire appel au Crédit maritime sont, cette fois, clairement désignées, ce sont :

les marins pêcheurs, pratiquant la pêche maritime comme moyen d'existence, les femmes exerçant la même profession;

les anciens marins pêcheurs pensionnés de la Caisse des Invalides de la Marine ou de la Caisse nationale de Prévoyance des marins français, ou devenus physiquement hors d'état de naviguer, s'ils sont propriétaires de tout ou partie d'une embarcation de pêche;

les concessionnaires d'établissements de pêche sur le domaine maritime exploitant eux-mêmes ces établissements ou ayant cessé de les exploiter pour cause d'incapacité physique;

et enfin les veuves des personnes visées aux trois paragraphes précédents et leurs orphelins jusqu'à la majorité du plus jeune.

La loi a donc réservé le bénéfice du Crédit maritime aux pêcheurs à l'exclusion des sociétés.

Avant d'examiner dans quelles conditions les prêts sont accordés, il est indispensable d'exposer le rôle des Sociétés du Crédit Mutuel, puisque c'est par leur intermédiaire que l'Etat fait des avances aux marins.

§ 3. — *Caisses locales. Caisses régionales. Coopératives.*

La caisse locale, organisme primaire est une petite banque de marins; elle est constituée par des groupements maritimes : syndicats professionnels maritimes, sociétés coopératives maritimes, sociétés d'assurances mutuelles contre les risques du matériel de pêche, prud'homies de pêche, par les personnes que nous avons énumérées plus haut, à condition qu'elles soient affiliées à l'un de ces groupements, et par des

membres honoraires qui veulent bien lui apporter un appui moral ou financier.

La caisse locale a un capital dont le quart au moins doit être souscrit. Ce capital est formé par les souscriptions ou « parts » des adhérents et par les cotisations des membres honoraires qui ne peuvent dépasser le $\frac{1}{3}$ du capital souscrit. Les sommes ainsi versées produisent des intérêts, ce sont les seuls avantages dont bénéficient les membres honoraires.

Ces Sociétés sont des sociétés commerciales dont les conditions de publicité ont une réglementation propre. Elles bénéficient de certains avantages : exemption de la patente et des taxes frappant les valeurs mobilières. Elles fonctionnent sous la surveillance de l'Etat.

La Caisse locale peut faire avec ses adhérents trois sortes d'opérations :

- recevoir des dépôts en compte courant,
- effectuer pour leur compte des paiements ou des recouvrements,
- leur consentir des prêts.

Ces prêts individuels se divisent en prêts à court terme qui ne dépassent pas une année et prêts à long terme qui sont concédés pour dix ans au plus.

Les ressources propres d'une caisse locale ne seraient pas suffisantes pour lui permettre de faire de nombreuses opérations avec tous ses membres, aussi l'Etat fait-il intervenir un organisme d'un degré plus élevé : la Caisse régionale.

La Caisse régionale se forme dans les mêmes con-

ditions que la Caisse locale mais son capital doit être au minimum de 10.000 francs.

Elle a pour objet :

d'escompter les effets souscrits par les membres des caisses locales et endossés par ces caisses.

de mettre à la disposition des caisses locales les sommes nécessaires aux prêts individuels à long terme, moyennant un taux de 3 %, la caisse locale ne pouvant elle-même exiger de l'emprunteur un taux supérieur à 4 %,

et de mettre à la disposition des sociétés coopératives les sommes nécessaires au fonctionnement de ces sociétés.

Les Coopératives sont, en effet, des sociétés formées par les mêmes personnes et pour les mêmes opérations que les Caisses de Crédit Mutuel; elles peuvent recevoir, moyennant le paiement d'un intérêt maximum de 3 %, des prêts à long terme, pour leurs opérations en général, et des prêts à court terme, uniquement pour les achats d'appats.

§ 4. — *Mécanisme du Prêt.*

L'emprunteur, membre d'un Syndicat professionnel, d'une coopérative, d'une société d'assurance mutuelle, ou d'une prud'homie, doit s'affilier à une caisse locale, moyennant la souscription d'un certain nombre de parts pour lesquelles la caisse lui versera un intérêt de 4 % au maximum (article 33 du décret du 12 avril 1914).

Il doit fournir ensuite à la caisse locale les garanties suivantes :

1° Une hypothèque maritime inscrite au profit de la caisse locale intéressée sur le navire qu'il construit. (Pour permettre la constitution de cette hypothèque sur les barques de pêche, les lois de 1913 et 1928 ont modifié la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime et elles ont autorisé l'hypothèque sur les navires de 3 à 20 tonneaux de jauge, mais seulement au profit des Sociétés de Crédit Maritime et de l'Etat, pour la garantie du remboursement de leurs prêts ou avances).

2° Un contrat passé avec une société d'assurances maritimes mutuelles, agréée par la caisse régionale ou avec tout autre société française, ce contrat stipulant qu'en cas de sinistre, le bénéfice de l'assurance sera transféré à la caisse locale intéressée jusqu'à concurrence des sommes prêtées et non encore remboursées.

3° Un contrat d'assurance en cas de décès, passé avec une caisse nationale d'assurance en cas de décès ou toute autre société d'assurances autorisée à fonctionner en France, qui garantira à la caisse locale, soit par le contrat lui-même, soit par un avenant, le paiement des sommes restant dues à la caisse, au moment du décès de l'assuré.

Il peut, en outre, donner d'autres gages ou une caution solidaire; si ces gages supplémentaires sont des gages réels, ils peuvent remplacer l'hypothèque et les deux contrats d'assurances.

Les frais résultant de la constitution des garanties fournies par l'emprunteur, y compris le montant de

la prime d'assurances en cas de décès, peuvent être avancés par la caisse qui consent le prêt et incorporés au montant de celui-ci.

L'emprunteur adresse, ensuite, sa demande à la Caisse locale en fournissant les renseignements suivants :

A. — Renseignements sur sa situation personnelle, savoir :

1° nom, prénoms, âge, domicile, charges de familles;

2° relevé des contributions délivré par le percepteur;

3° indication sommaire des biens possédés par le demandeur et par sa femme s'il est marié;

4° s'il est marié, indication du régime sous lequel le mariage a été contracté.

B. — Renseignements sur la durée, les conditions de remboursement et le but du prêt :

1° but du prêt, avec tous les renseignements utiles sur le prix du bateau à construire ou l'importance des travaux à exécuter, etc...

2° durée du prêt dans les limites légales,

3° les conditions de remboursement choisies.

C. — Renseignements sur les garanties offertes : hypothèque, assurances, gage.

Si c'est une coopérative qui désire obtenir un prêt, ses statuts devront être approuvés par la caisse régionale, et elle devra joindre à sa demande :

1° un exemplaire de ses statuts;

2° la liste des souscripteurs avec mention de leurs professions, et s'il y a lieu, de leur quartier, folio et numéro d'inscription et indication du capital versé et de son mode d'emploi;

3° les noms, qualités et domiciles des membres du conseil d'administration et des commissaires des comptes.

4° une copie des délibérations de l'assemblée générale constitutive,

5° s'il y a lieu, la désignation de la caisse locale à laquelle est affiliée;

6° la désignation des opérations et des achats que la société coopérative effectue et compte effectuer;

7° l'indication de tous les biens possédés par la société, leur situation hypothécaire dûment certifiée avec énonciation de leur valeur;

8° les garanties offertes pour le remboursement...

9° un mémoire justificatif avec projet et devis estimatif pour les travaux à exécuter, de même que pour l'achat et l'installation d'un matériel spécial lorsqu'il y a lieu.

La caisse régionale peut en outre lui demander les justifications complémentaires qu'elle jugerait nécessaires.

La caisse locale instruit la demande de l'emprunteur et la transmet à la caisse régionale avec un avis motivé sur la solvabilité, l'honorabilité et la valeur professionnelle de l'emprunteur, sur le caractère maritime de l'opération que l'emprunt a pour but de faciliter, sur la suffisance et la valeur des garanties proposées.

La caisse régionale agréée ou rejette la demande. Son agrément en aucun cas ne dégage la responsabilité de la caisse locale.

Le montant maximum des prêts à long terme pour la construction d'un navire était fixé, en 1913, à 30.000 francs; il a été porté à 80.000 francs en 1925, et à 150.000 francs en 1928.

Si l'emprunteur est une coopérative, le montant de ses emprunts à la caisse régionale ne peut dépasser le triple du capital qu'elle a versé.

L'emprunteur ne pourra recevoir le montant du prêt à long terme que lorsqu'il aura passé les contrats d'assurance et justifié de l'inscription hypothécaire.

En outre, pour la construction d'une barque, le montant du prêt n'est versé par la caisse locale à l'emprunteur qu'au fur et à mesure de la réalisation du projet, et à charge par le bénéficiaire de justifier de l'emploi des versements antérieurs.

La caisse locale ne peut exiger pour les prêts consentis par elle un intérêt supérieur de 1 % à celui qu'elle paye à la caisse régionale, c'est-à-dire 4 %.

Chaque année, le marin rembourse une partie du prêt abondé des intérêts sur les sommes encore dues.

Dans les huit jours qui suivent l'encaissement, la caisse locale verse à la caisse régionale les sommes qu'elle a perçues à titre de remboursement.

L'emprunteur peut se libérer par avance; dans ces cas, les versements anticipés effectués à titre de remboursement s'imputent sur les dernières annuités à

échoir et donnent lieu à un escompte de 1 % par an consenti par la caisse régionale au profit de l'emprunteur. Cet escompte est calculé d'après le temps qui s'écoule entre la date du versement anticipé et l'échéance de l'annuité sur laquelle s'impute le versement.

Qu'arrive-t-il si l'emprunteur ne tient pas ses engagements ?

La loi a d'abord prévu, lorsque les assurances de toutes natures exigées comme garantie d'un prêt sont contractées moyennant le paiement de primes à forme périodique, le cas où l'intéressé ne verse pas le montant des primes : elle stipule que les caisses de Crédit maritime peuvent alors effectuer elles-mêmes les paiements et en imputer le montant sur le prochain versement d'intérêts ou remboursement.

D'autre part, si l'emprunteur ne tient pas les engagements souscrits par lui concernant les garanties de remboursement du prêt, le montant des sommes prêtées devient immédiatement exigible.

Pour les coopératives, les avances et les prêts deviennent immédiatement remboursables en cas de violation des statuts des sociétés de crédit intéressées ou de modifications à ces statuts qui diminueraient la garantie de remboursement.

Ces opérations supposent que les caisses régionales affectent des sommes importantes au service des prêts, et comme leurs ressources propres ne suffisent pas l'Etat intervient pour leur faire des avances d'argent.

SECTION III. AVANCES DE L'ETAT.

L'article 13 de la la Loi du 4 décembre 1913 stipule que les caisses régionales de Crédit Maritime Mutuel, constituées au capital minimum de 10.000 francs peuvent recevoir de l'Etat des avances sans intérêt, prélevées sur un fonds commun. Les avances faites aux caisses régionales pour l'escompte des effets souscrits par les membres des caisses locales et endossés par ces caisses, ainsi que pour les prêts à faire aux coopératives, ne peuvent excéder le quintuple du montant du capital versé et elles ne peuvent être faites pour plus de 5 ans; ce sont les avances à court terme.

Les avances faites en vue de prêts individuels à long terme ne peuvent être supérieures au quintuple du montant du capital versé, elles peuvent, toutefois, sur la demande des caisses régionales, et après avis de la Commission supérieure du Crédit maritime mutuel, atteindre sept fois la valeur de ce capital, lorsque les avances à court terme n'excèdent pas le triple du capital versé; elles peuvent être faites pour plus de 10 ans.

Ces avances sont allouées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, après avis de la Commission supérieure du Crédit Maritime Mutuel.

Cette Commission, à l'heure actuelle, est composée de :

trois sénateurs, cinq députés,
un membre du Conseil d'Etat,

un membre de la Cour des Comptes,
du gouverneur de la Banque de France ou de son
délégué, de personnes choisies en raison de leur com-
pétence particulière, et de représentants du Ministre
de la Marine marchande des caisses régionales et
du Conseil supérieur de la Navigation maritime.

Ressources du fonds commun.

La loi du 4 décembre 1913 avait prévu trois caté-
gories de ressources pour constituer le fonds com-
mun :

Des subventions renouvelables, accordées sur la re-
tenue de 15 % du produit des jeux dans les cercles
et casinos;

des subventions accordées sur les retenues effec-
tuées sur les primes de la Marine marchande;

des prélèvements sur les avances de la Banque de
France à l'Etat, à condition que ces prélèvements ne
dépasse pas 2 millions et au cas où la portion dis-
ponible du fonds constitué au moyen des deux pre-
mières catégories de ressources descendrait au-dessous
de 500.000 francs.

La deuxième catégorie de recettes a maintenant
disparu et la troisième est épuisée :

L'article 11 de la loi du 30 décembre 1918 a décidé
que les retenues opérées sur les primes à la Marine
marchande seraient intégralement versées au Trésor
et le Crédit maritime mutuel ne peut plus recevoir
de ce chef aucun subside.

La subvention de 2 millions a été intégralement versée et employée. Une loi du 8 août 1924 avait reconstitué le fonds du Crédit maritime mutuel; elle autorisait le Gouvernement à prélever une somme de deux millions de francs sur le reliquat disponible des redevances versées par la Banque de France à l'Etat en exécution de la Convention du 26 octobre 1917 pour l'affecter au fonds du Crédit maritime mutuel, mais cette nouvelle avance a été également distribuée.

La seule ressource inscrite dans la loi du 4 décembre 1913 et sur laquelle le Crédit maritime est en droit de compter est celle qui provient du produit des jeux.

Au début de son fonctionnement le Crédit Mutuel a reçu de ce chef une avance de 1.810.000 fr., puis il n'a plus rien perçu jusqu'en 1922. De 1922 à 1925, l'Administration de la Marine marchande se présentait chaque année devant la Commission de répartition siégeant au Ministère de l'Intérieur pour obtenir des subventions attribuables au Crédit maritime mutuel. Puis le gouvernement pensa qu'il convenait de développer plus sûrement le fonctionnement du Crédit maritime mutuel et il fit voter la loi du 30 décembre 1925. Cette loi dispose que le Crédit maritime mutuel recevra obligatoirement, pendant 10 ans, une subvention de 500.000 francs par an sur le produit des jeux. La loi du 28 mars 1928 a porté cette dotation à 3.500.000 francs par an, sans limiter la dotation dans le temps.

D'autre part, la loi du 30 décembre 1925 confère aux caisses la capacité de recevoir des libéralités (dons et legs) et des subventions des particuliers, des départements et des communes, après autorisation par décret rendu sur la proposition du Ministre chargé de la Marine marchande. En conséquence, elle renforce les garanties exigées pour diriger ou administrer les caisses.

A ces différentes catégories de ressources s'ajoutent depuis quelques années des dotations budgétaires.

SECTION IV. RÉSULTATS.

Le Crédit maritime mutuel a été organisé à la veille de la guerre, les pêcheurs, mobilisés pour la plupart, n'ont pu profiter aussitôt de ces avantages.

Après les hostilités, les marins paraissant méconnaître le Crédit maritime mutuel, l'administration entreprit une campagne pour leur démontrer tous les avantages qu'ils pouvaient retirer de cette institution, et, à l'heure actuelle, le Crédit maritime est en plein développement.

On compte, en effet, 13 Caisses¹ régionales, auxquelles sont rattachées 63 Caisses locales, 41 coopératives, 2 syndicats. Certaines régions sont cependant encore réfractaires au Crédit maritime mutuel. C'est ainsi que sur les côtes de Provence et de Corse,

(1) Renseignements du ministère de la Marine Marchande. Section Pêche.

aucune caisse n'a été constituée et les marins de ces régions se trouvent, de ce fait, privés du bénéfice du Crédit maritime mutuel. Partout ailleurs les sociétés sont nombreuses et florissantes.

La Bretagne, en particulier, possède deux caisses régionales, celle de Quimper et celle d'Auray. La première étend son action sur une partie des côtes du Nord et du Finistère; elle possédait, au 30 décembre 1930, un capital s'élevant à 1.503.000 fr. et avait reçu à cette époque des avances s'élevant au total à 6.587.000 francs (5.635.000 francs pour le long terme et 952.000 francs pour le court terme).

Elle étend son action sur 9 Caisses locales, 14 coopératives. Depuis sa création cette caisse a consenti 364 prêts à long terme pour un montant global de plus de 7 millions de francs, à l'aide desquels ont été construits ou achetés 352 bateaux, 257 moteurs, et 10 magasins pour les coopératives.

La Caisse d'Auray, dont le rayon d'action s'étend sur le Morbihan et la Loire-Inférieure, est dans une situation tout aussi satisfaisante. Au 31 décembre 1930, son capital était de 1.129.342 francs et les avances qu'elle avait reçues de l'Etat s'élevaient à 5.660.000 francs (4.670.000 francs pour le long terme et 990.000 francs pour le court terme). 6 caisses locales et 7 coopératives lui sont rattachées.

Depuis ses débuts, cette Caisse a accordé aux pêcheurs 340 prêts à long terme, représentant une somme supérieure à 7 millions de francs, employés à l'acquisition de 259 bateaux et 131 moteurs.

Depuis le 31 décembre 1930, ces Caisses ont poursuivi leur action et ont reçu de l'Etat de nouvelles avances s'élevant à 1.590.000 francs pour Quimper et à 585.000 francs pour Auray.

Les autres Caisses régionales, plus ou moins importantes, sont, pour la plupart, dans une situation florissante.

Le fonds du Crédit maritime mutuel dépassant maintenant 38 millions de francs, la totalité de cette somme a été mise à leur disposition sous forme d'avances.

A l'aide de ces avances et de leur fonds de réserves, les caisses ont consenti aux marins des prêts nombreux qui ont permis le remplacement des unités vieilles et surtout la modernisation du matériel.

Le début de la période d'activité du Crédit maritime a, en effet, coïncidé avec celle de la motorisation de la flotte de pêche. Les pêcheurs, longtemps réfractaires à l'emploi des moteurs, en ont, depuis une dizaine d'années, compris tous les avantages. Alors qu'en 1920 on comptait seulement 689 bateaux de pêche à moteurs, la statistique de 1930 en mentionne 7.869. Le nombre de ces bateaux a donc plus que décuplé en moins de 10 ans, et c'est au Crédit maritime que revient pour une part le mérite d'avoir levé le seul obstacle qui s'opposait à la motorisation : le coût très élevé des appareils.

Grâce aux prêts qui leur ont été consentis, bon nombre de pêcheurs ont pu, aux meilleures conditions, procéder à l'installation de moteurs sur leurs navires.

La seule question qui se pose actuellement est de savoir comment il serait possible d'augmenter les subventions que l'Etat accorde au Crédit mutuel; en effet, ainsi que l'indique le tableau suivant, les demandes des Caisses ne peuvent être toutes agréées faute de ressources.

Date de réunion de la Commission Supérieure	Montant des demandes des Caisses	Montant des avances consenties
21 juin 1929	10.044.500	4.050.000
6 décembre 1929	7.828.400	2.300.000
25 mai 1930	10.175.300	6.500.000
15 mai 1931	26.329.700	8.970.000

CONCLUSION.

Les résultats du Crédit maritime mutuel sont donc bien différents de ceux que nous avons constatés pour le Crédit maritime de 1928.

Dans le premier cas, les crédits sont insuffisants, les demandes sont trois fois plus fortes que les crédits alloués; dans le second cas, au contraire, le dixième seulement des crédits prévus est utilisé. C'est qu'en réalité, ces deux institutions qui reposent sur les mêmes principes ont des buts différents.

La loi du 1^{er} août 1928 favorise la construction de grosses unités dont le prix varie entre 50 et 800 millions, elle permet aux armateurs, grâce à des crédits consentis à des taux d'intérêt peu élevés, de faire construire des navires dans les chantiers français à des prix sensiblement égaux aux prix étrangers : elle protège la construction navale et l'armement; mais l'armateur français, qui supporte des charges fiscales et sociales particulièrement lourdes, doit ensuite lutter seul contre ses concurrents étrangers pour s'assurer un fret rémunérateur. Dans ces conditions, le Crédit maritime s'est révélé insuffisant pour déterminer le relèvement de nos chantiers et de notre flotte de commerce et il est peu probable qu'en 1933, l'Etat proroge les lois du Crédit maritime.

Le Crédit maritime mutuel est une institution plus

simple, il vient en aide aux marins qui n'ont pas l'argent suffisant pour faire construire leur barque de pêche. L'Etat désire que les pêcheurs se soutiennent mutuellement, mais, comme leurs ressources sont insuffisantes, il leur avance de l'argent.

Les embarcations qu'il s'agit de construire sont relativement peu coûteuses et, le pêcheur, qui est inscrit maritime et n'a pas à craindre la concurrence des pêcheurs étrangers, peut facilement rembourser l'emprunt qu'il a fait; d'ailleurs la loi du 28 mars 1928, malgré la demande qui avait été faite, a considéré que ce serait une grande gêne pour les marins de les obliger à faire construire leur barque en France et elle ne leur a pas imposé cette contrainte; le Crédit maritime mutuel favorise donc les pêcheurs, mais non les constructeurs français.

En tous cas, ce système a un tel succès, qu'il est question à l'heure actuelle de créer un Crédit maritime fluvial pour la construction et l'achat de bateaux automoteurs.

Vu, le doyen,

Vu, le Président de Thèse,

H. BERTHÉLEMY.

RIPERT,

*Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,*

CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

A. — *Documents officiels.*

- Loi du 21 septembre 1793.
- Loi du 17 décembre 1814.
- Loi du 18 avril 1816.
- Loi du 19 mai 1866.
- Loi du 28 juillet 1873.
- Loi du 29 janvier 1881.
- Loi du 30 janvier 1893.
- Loi du 7 avril 1902.
- Loi du 19 avril 1906.
- Décret du 31 août 1906.
- Loi du 1^{er} août 1916.
- Loi du 25 mars 1918.
- Loi du 1^{er} août 1928.
- Loi du 10 août 1929.
- Loi du 29 mars 1931.
- Loi du 9 avril 1932.

- Circulaire du 31 décembre 1899.
- Loi du 23 avril 1906.
- Loi du 18 juin 1909.
- Loi du 25 mars 1910.
- Loi du 4 décembre 1913.
- Loi du 8 août 1924.
- Loi du 30 décembre 1925.
- Loi du 28 mars 1928.

B. — *Statistiques.*

- Répertoire général de la Marine Marchande dans tous les
Pays (publication du Bureau Véritas).
- Annuaire de la Marine Marchande (publication du Comité
Central des Armateurs).

Tableau général du Commerce et de la Navigation de la France (publication de la Direction générale des Douanes).

Documents statistiques sur le Commerce de la France (publication de la Direction générale des Douanes).

C. — *Ouvrages.*

JOANNÈS TRAMOND. Histoire Maritime de la France (Paris, Challamel).

LOUIS ROUX. La Marine Marchande. (Paris, Payot, 1923).

LUCIEN LEFOL. La Protection de la Construction Navale en France et à l'Etranger (fin 1928) (Paris, les Presses Modernes).

CHARLES GIDE. Cours d'économie politique (Paris, Sirey).

GUINARD. Le Crédit Maritime (Paris).

D. — *Revue et Publications diverses.*

Journal Officiel et Bulletin des lois.

Annales de la Chambre des Députés.

Annales du Sénat.

Journal de la Marine Marchande.

La Journée industrielle.

Revue Maritime.

L'Europe Nouvelle (21 juin 1930).

Enquête du Conseil National économique (1929-1930. Situation de l'industrie des constructions navales).

Les principales sociétés par actions (Paris, Chaix).

Science et Industrie.

E. — *Renseignements particuliers.*

En provenance de :

Chambre Syndicale des constructions navales.

Comité central des Armateurs.

Ministère de la Marine Marchande (Service de la pêche).

Consortium des constructions navales.

TABLE DES MATIERES

1 ^{re} PARTIE : Nécessité de protéger la Construction Navale en France	7
CHAPITRE I.	
<i>Marine marchande et construction navale</i>	8
<i>Section I. — Importance de la Marine Marchande et de l'industrie des Constructions Navales</i>	8
1) Nécessité pour la France de posséder une Marine Marchande	8
2) Nécessité de construire la flotte de Commerce en France	11
3) L'Industrie des Constructions Navales	12
<i>Section II. — Statistiques relatives à la situation actuelle de la flotte de commerce française et des Constructions Navales</i>	13
<i>Section III. — Nécessité de l'intervention de l'Etat en faveur de la Construction Navale</i>	18
CHAPITRE II.	
<i>Mesures prises pour favoriser les constructions navales jusqu'à la Loi du Crédit Maritime</i>	23
<i>Section I. — Protection des Chantiers maritimes français de 1793 à 1914</i>	24
Monopole	25
Libre concurrence	26
Les Différents régimes de primes	27
<i>Section II. — La situation pendant la guerre et l'après-guerre</i>	33
— Pendant la guerre	33
— Après la guerre	34
— Absence de toute intervention de l'Etat de 1923 à 1928	37

CHAPITRE III.

<i>Conditions de production des chantiers maritimes français.</i>	39
<i>Section I. — Les Etablissements de Constructions Navales</i>	39
<i>Section II. — Eléments du prix de revient du navire</i>	42
— Matières premières	43
— Main-d'œuvre	47
— Frais généraux	50
<i>Section III. — Le Consortium des Constructions Navales</i>	56
 <i>2^e PARTIE. — Protection de la Construction Navale par le Crédit Maritime</i>	 63

CHAPITRE I.

<i>La Loi du 1^{er} août 1928</i>	69
<i>Section I. — Prêts du Crédit Foncier</i>	69
— Montant des prêts	69
— Les obligations maritimes	71
— Garanties exigées par le Crédit Foncier	72
— Pièces à fournir pour obtenir un prêt; procédure de la demande de concession	74
— Remboursement du prêt; Caisse de Garantie	78
<i>Section II. — Allocations de l'Etat</i>	81
<i>Section III. — Exonération d'impôts</i>	84
<i>Section IV. — Effets de la Loi du Crédit Maritime</i>	85

CHAPITRE II.

<i>Résultats de la Loi de 1928. Loi du 10 août 1929</i>	90
<i>Section I. — Résultats de la Loi du Crédit Maritime</i>	90
<i>Section II. — Loi du 10 août 1929</i>	95
<i>Section III. — Résultats de la Loi de 1929</i>	98

CHAPITRE III.

<i>Etude critique du Crédit Maritime</i>	101
<i>Section I. — Etude critique du Crédit Maritime</i>	102
<i>Section II. — Etude critique des allocations accordées la Construction Navale</i>	105

CHAPITRE IV.

<i>Transformation de la protection de l'Etat</i>	111
<i>Section I. — La loi du 29 mars 1931</i>	111
<i>Section II. — Résultats de la Loi du 29 mars 1931</i> .	118
<i>Section III. La Loi du 9 avril 1932</i>	121
<i>Conclusion</i>	126

3 ^e PARTIE. — Le Crédit Maritime Mutuel	129
<i>Section I. — Historique</i>	129
<i>Section II. — Fonctionnement du Crédit Maritime Mutuel</i>	132
<i>Section III. — Avances de l'Etat</i>	141
<i>Section IV. — Résultats</i>	144
<i>Conclusion</i>	148
<i>Bibliographie</i>	151

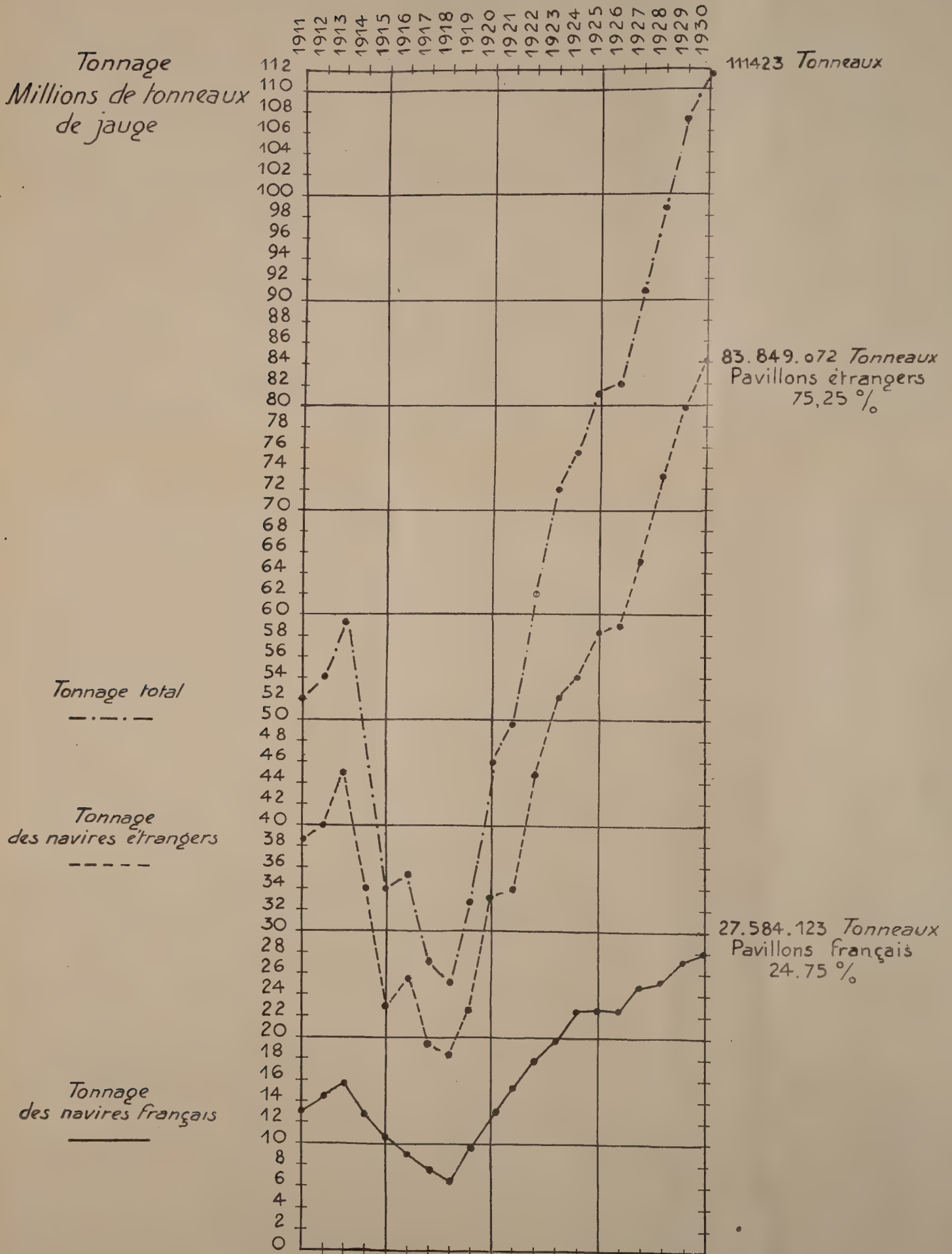
Mouvements de la Navigation entre la France, l'Etranger
et les Colonies françaises.

(La grande pêche comprise)

1911-1930

ENTRÉE ET SORTIE RÉUNIES.

Tonnage
Millions de tonnes
de jauge



Effectif de la Marine marchande française.

Constructions françaises et étrangères
des navires à vapeur français de 1901 à 1930.

